إنترناشيونال

إنترناشيونال

International

مجلة مختلفة لقارئ مختلف

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهرياً
وتوزع فى جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL





إنترناشيونال يوليو ٢٠٠٤ / ربيع ثان ١٤٢٥

International July 2004 / Rabii II 1425

ولنا كلمة

بقلم مستشار التحرير

دوريات إهداء

العراق الجديد .. إلى أين ؟!!

سؤال يفرض نفس والعالم فى إنتظار الإجابة عليه بعد تشكيل الحكومة الجديدة للعراق ممن دعموا الإحتلال أو تعرضوا للإضطهاد فى عهد صدام حسين .. ولذا فإنه من المتوقع مسايرة هذه الحكومة لسياسة الولايات المتحدة خاصة بعد إصرار الرئيس جورج بوش على عدم جلاء قوات الإحتلال أو إنقاصها وإحلال سلطة السفير نيجرو بونتى محل سلطة الإحتلال بقيادة بريمر.



إن الأخضر الإبراهيمى مبعوث الأمم المتحدة فى العراق اعترف بأن مهمة تشكيل هذه الحكومة كانت صعبة بسبب الضغوط الأمريكية والعراقية وإنعدام الأمن، ومن المتوقع أن تطلب هذه الحكومة عدم الإنسحاب حالياً، وطالب الأخضر من الإدارة الأمريكية ضرورة تغيير سياستها تجاه العراق لتأكيد عملية نقل السيادة.

وأكد غازى الياور رئيس العراق الجديد على أن المسئولية تقع على عاتق القوات الأمريكية التى حلت جميع الأجهزة الأمنية فى البلاد، ورحب كوفى عنان الأمين العام للأمم المتحدة بترشيح أياد علاوى رئيساً للحكومة العراقية المكونة من ٣٢ عضواً منهم ٦ وزيرات وأكد على أن تسوية المشكلة العراقية متوقف على التعرف على وجهات نظر المعنيين بذلك.

إن العراق بعدما أصبح له مظاهر الدولة والحكومة يواجه حالة الإحتلال والفوضى وحدود السيادة التى ستتمتع بها هذه الحكومة التى من المتوقع إحتكاكها بقوات الإئتلاف الحاكم عبر مجلس الأمن والأمم المتحدة، ولذا كان لابد من وضوح قرار الحكومة ليعكس مظاهر السيادة والصلاحية للحكم العراقى الجديد، كما أن على المجتمع الدولى الذى تمثله الأمم المتحدة وخاصة مجلس الأمن تحديد موعداً لعودة الصلاحيات الأمنية والخارجية إلى أيدى العراقيين الذين لهم الحق فى إختيار ممثليهم بعد إجراء الإنتخابات الحرة خلال يناير القادم، وإنسحاب القوات الأجنبية، ولذا فقد دعا غازى الياور الرئيس العراقى الجديد إلى إشتراك مختلف طوائف المجتمع العراقى مع تكاتف كل جهود الشعب لبناء عراق حر مستقل، وتكوين المؤسسات القادرة على أداء المهام وعلى رأسها القوات المسلحة ووحدات الشرطة والأمن والهيئات الخاصة برئاسة الدولة، وإستكمال الخدمات الضرورية والأساسية للمواطن العراقى من تعليم وصحة ومياه، ولما كانت التنمية الإقتصادية من أصعب التحديات التى تواجه الحكومة الجديدة فلابد من وضع خطة لها لتأتى ثمارها فى خلال عام على الأكثر.

ولحفظ ماء الوجه وافق الرئيس الأمريكى بوش على تشكيل محكمة خاصة للتحقيق فى فضائح التعذيب التى جرت بسجن أبو غريب، وإعتذر هو ووزير دفاعه دونالد رامسفيلد عن هذه الأعمال التى كان لها التأثير فى شعبيته لدى الشعب الأمريكى، وأعلن بوش إستعداد بلاده لهدم هذا السجن متى وافقت الحكومة العراقية على ذلك.

إن مشروع القرار الأمريكى البريطانى المقدم لمجلس الأمن نص على أن مهمة القوات متعددة الجنسيات فى العراق تنتهى بمجرد إكتمال العملية السياسية وإجراء إنتخابات ديمقراطية بموجب دستور جديد، ولم يحدد القرار موعد إنسحاب هذه القوات. كما أنه فى الوقت الذى أعلن فيه الرئيس بوش أن للحكومة العراقية السيادة الكاملة ، صرح كولين باول وزير خارجيته أنه لن يكون من حق الحكومة العراقية الإعتراض على العمليات العسكرية التى تقوم بها قوات التحالف ..

إن التضارب فى الأقوال، وعجز الحكومة الجديدة عن القيام بمهامها كاملة على الوجه الأكمل سيزعزع ثقة الشعب العراقى ، ولن يشفى غليله إلا بالإسراع فى إنهاء الإحتلال ، ووضع جدول زمنى لإنسحاب قواته ، وبالتالى نقل السيادة الكاملة للعراقيين لبناء الثقة خاصة وأنه من الملاحظ نشاط عمليات المقاومة العراقية ضد قوات الإحتلال.

عاصم السيد أحمد



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
eriodical International Economic Magazine
غفران للنشر ذات مسئولية محدودة
Ghofran Publishing Limted
Registration No. 04874965
:amden Road .Camden Town London NW1

مستشار التحرير عاصم السيد أحمد
رئيس التحرير إبراهيم عوض
المستشار القانونى دكتور على عوض حسن
مشرف التحرير عبد السلام السيد أحمد

المكاتب والمراسلون

جمهورية مصر العربية
القاهرة Tel. +2- 0122586455
اسكندرية Telefax.+2-03-4275117
E-Mail : assem355@hotmail.com
سى جول تليفون : +2-03-5745850

السويس
* ربان/ أحمد بدوى محمول: 0123184320 - (+2)
* عبد الرحيم مصطفى محمول: 0124614924- (+2)

الإسماعيلية
* محمد حسين صالح تليفون: (346081)-(064)-(+2)
E-mail: Fagr1@ hotmail. com.

سوريا
* ربان ابراهيم سليم دير عطانى
تليفون وفاكس: (711999) - (43) - (+963)

السعودية - جدة
تليفون: (6369985)-(2)-(+966) فاكس: (6369459)-(2)-(966-

الامارات العربية المتحدة - دبى
* شريف صلاح مختار
ص ب 26882 دبى محمول (6516520)-(+971)

الولايات المتحدة الأمريكية - نيويورك
* محمد محمود المغازى (3819183)-(718)-(+1)

توزع فى جميع انحاء العالم

إقرأ فى هذا العدد

■ ص٧ شركة التمساح لبناء السفن تقوم بتدشين الونش العائم "الهلالى"

■ ص٩ صياغة الإستراتيجية التنافسية للموانى العربية

■ ص١٣،١٢ موانى البحر الأحمر
تألق - ريادة - تميز
مرحلة جديدة نحو مستقبل مشرق

■ ص١٥،١٤ تحت مظلة النقل البحرى
الجمعية البحرية المصرية تكرم اللواء/ عصام بدوى



■ ص١٧،١٦ ذكريات فيتنام (١)

■ ص٣١،٣٠ النادى الدولى للبحارة - مصر - الإسكندرية



■ ص٣٨،٣٧،٣٦ الجاتس GATS وتحرير النقل البحرى والبرى

■ ص٤٧ وفد إمارة الشارقة فى مهمة سياحية.

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع

PORT SAID CONTAINERS & CARGO HANDLING CO.

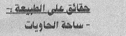


السيد اللواءبحرى/ جلال ياسين
رئيس مجلس الإدارة

مقدمة :-

قامت الشركة بتحقيق الآتى :-

★ إستكمال أعمال التعميق أمام رصيف الحاويات لأستقبال سفن الحاويات من الجيل الخامس
★ حجم تداول قدرة ٥٦٩٠٠٠ حاوية مكافئة
★ إضافة مساحة تخزينية قوامها ١١٠٠٠٠ م٢ لتصبح المساحة التخزينية الإجمالية للمحطة ٤٣٥٠٠٠ م٢
★ معدل تداول ٢٥ حاوية / ساعة للونش الواحد.
★ إضافة ونش عملاق "Super post panamax" فى سبتمبر ٢٠٠٣



حقائق على الطبيعة :-

- ساحة الحاويات ٤٣٥,٠٠٠ م٢
- الطاقة السنوية للمحطة ٧٠٠,٠٠٠ حاوية٢ مكافئة
- المخزن مشترك LCL ٦٠٠٠ م٢
بطاقة تخزينية ٢٥٠ حاوية مكافئة
- حاويات الثلاجة ٣٦٠ وحدة - مصدر كهربى
- طاقة ورشة صيانة الحاويات ٦٠٠ حاوية مكافئة / شهريا
- النقل بالقطار محطة واحدة

خطة التطوير لعام٢٠٠٣/٢٠٠٤

- توريد عدد ٦ ونش ساحة (Reach Stacker) .
- توريد عدد ٨ جرار موانئ بالمقطورة .
- توريد عدد ٢ ونش ساحة عملاق (TRANS TAINE)(R.T.G)



الميناء الجاف :

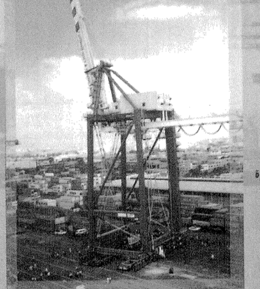
- فى ١٤ نوفمبر عام ١٩٩٦ تم إنشاء الميناء الجاف على مساحة ٥٠,٠٠٠م٢ بمدينة العاشر من رمضان على بعد ٥٠ كم من القاهرة وتعتبر من أكبر المدن الصناعية بجمهورية مصر العربية .
- الميناء مجهز بأحدث المعدات لخدمة المصدرين المصريين ومستخدمى الميناء من جميع أنحاء العالم .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠ م٢ .

نظام الحاسب الآلى :-

- تتبادل المحطة بيانات السفن الكترونيا بإستخدام نظم EDI حيث يتم تبادل رسالة (BAPLIE FILE) مع العديد من الخطوط الملاحية بنجاح ويتم تبادل رسائل MOVINS,CODECO,COARRI Files
- إستخدام أجهزة كمبيوتر محمول لاسلكيا RDT للسيطرة على عمليات التشغيل .

المعدات :-

- ٣ ونش رصيف عملاق حمولة ٤١ طن .
- ٤ ونش رصيف عملاق (SUPER POST PANAMAX) حمولة ٤٠ طن
- طول ذراع الونش ٤٤,٥ م قادرة على تداول ١٦ صف (ROW)
- ونش رصيف عملاق "Super Post Panamax" حمولة ٦٠ طن
طول ذراع الونش ٥٠م قادر على تداول ١٨ صف (ROW)
- ٢ ونش رصيف متحرك (Mobile Crane) ٨٠ ، ١٠٠ طن .
- ٦ ونش ساحة عملاق ترانستيز R.T.G.
- ٢٧ ونش ساحة ريتش ستيكر R.S.
- ٤٧ جرار موانئ بالمقطورة .

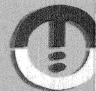


نشاط تداول البضائع:

★ الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٥٥,٠٠٠ طن
★ معدل التداول ٨٠٠٠ طن يوميا
★ يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضائع العامة والحبوب الصب بكفاءة عالية وقوى بشرية على مستوى عالى من الخبرة
★ تمتلك الشركة منشأين عائمين بمعدل تفريغ ٢٦٠ طن / الساعة للمنشأ الواحد
★ جارى إنشاء صومعة للغلال بسعة تخزينية قوامها ٣٠,٠٠٠ طن لتصبح السعة التخزينية الإجمالية لصوامع غلال الشركة ٨٠,٠٠٠ طن

Tel: 002 066 237152/ 002 066 235862
Fax: 002 066 339347/ 002 066 220419

P.O.BOX: 1239 PORT SAID , EGYPT
Web site: www.pscchc.com
E-mail:info@pscchc.com



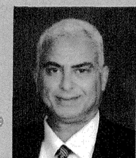
شركة التمساح لبناء السفن

إحدى شركات هيئة قناة السويس

بناء وإصلاح سفن، مقاولون مشروعات بحرية وبرية

(شركتنا من الشركات المتخصصة والرائدة فى مجال بناء و إصلاح السفن والمشروعات البحرية والبرية وتشغيل وصيانة جميع أنواع السفن المساعدة)

(شركتنا من الشركات الرائدة والمتخصصة فى مجال تصميم وإنشاء وتطوير وتشغيل وصيانة محطات المياه ومحطات الصرف الصحى ومحطات التحلية وإنشاء السحارات ومآخذ المياه)



مهندس
محمد عزت الداودى درغام
رئيس مجلس الإدارة

الورشة العائمة تيم بارج أثنا - تنفيذ منصة الإيثلين بمنطقة ميناء الدخيلة لصالح شركة البتروكيماويات المصرية

إحتفالية تدشين الونش العائم (الهلالى) لصالح هيئة قناة السويس

تنفيذ القزق الميكانيكي حمولة ٢٠٠ طن بمدينة الأقصر (أرمنت) لأعمال صيانة المراكب النيلية

شركة التمساح من الشركات الرائدة فى مجال الصناعات البحرية المتطورة، وتتميز بنشاطها فى الأعمال التالية:

١- بناء السفن والانشاءات البحرية والحديدية:

تصميم وبناء وصيانة:

أ- الوحدات البحرية:

القاطرات البحرية لأعالى البحار والساحلية والنقل الداخلى وإطفاء الحريق بجميع أنواع الرفاصات.

لنشات حراسة سريعة ولنشات خدمة وركاب وصنادل ذاتية الحركة وبأبواب.

ناقلات مياه ووقود وأوناش عائمة وكراكات على إختلاف أنواعها.

ب- الإنشاءات البحرية والإرشادات الملاحية:

المنصات البحرية للبترول وسمندورات التغذية لناقلات البترول والموانى وشمندورات الإضاءة والإرشاد والفنارات.

جـ- الأعمال الحديدية:

تصميم وتصنيع وتركيب وصيانة الخزانات الضخمة للوقود والمياه. وأوعية الضغط وخطوط المواسير البرية والبحرية وكذلك وحدات ومنشآت صوامع الغلال وجميع الأعمال والمنشآت الحديدية.

د- إصلاح وصيانة السفن:

رفع الوحدات العائمة حتى وزن ١٥٠٠ طن لإجراء العمرات والإصلاحات وصيانة معدات وآلات السفن بجميع أنواعها.

٢- العمليات البحرية والبرية:

تصميم وإنشاء وتركيب وصيانة وإصلاح ما يلى:

المنصات البحرية البترولية والمراسى العائمة بأنواعها (ذات الشمندورة الواحدة أو متعددة الشمندورات).

مشروعات تنمية حقول البترول.

الأرصفة البحرية بأنواعها وشمندورات الإضاءة والإرشاد والفنارات .

تصميم وتوريد وإنشاء وصيانة وتشغيل محطات معالجة المياه والتحلية والصرف الصحى.

تصميم وتوريد وإنشاء صهاريج الوقود والمياه وخطوط المواسير.

مشروعات الصوامع المعدنية للغلال.

تصميم وتوريد وإنشاء الخطوط البحرية حتى قطر ٥٢ بوصة.

تشغيل وصيانة وتطقيم الوحدات البحرية البترولية.

تنفيذ الأعمال التحت مائية المتخصصة طبقاً للنظم الدولية.

عناوين الشركة :

الاسماعيلية:١ شارع الورشة - تليفون:٠٦٤٣٦٧٩٩٩ ٢+ فاكس: ٠٦٤٣٢٧٢٥٣ ٢+

الاسكندرية:١١٢١١٢ شارع عبد السلام عارف - مظلوم - تليفون: ٥٨٣٥٩٤٨ ٠٣ ٢+ فاكس: ٥٨٢٨٢٩٢ ٠٣ ٢+

القاهرة :١١٧ مساكن شيراتون - إسكان مصر للتعمير - المنطقة الثامنة - مصر الجديدة تليفون: ٠٢٢٦٦٥٩٩٣-٠٢٢٦٦٥٩٩٧-٠٢٢٦٦٥٩٩٠- فاكس: ٠٢٢٦٦٥٩٨٨

أبو قير :ساحل البحر الميت - تليفون: ٥٦٢٤٠٣٢ ٠٣ ٢+ فاكس: ٥٦٢٤٠٥٨ ٠٣ ٢+

E-MAILS : timsah - shipbuilding @ hotmail.com / timsah shipbuilding @ mail.com
WEB: www.timsahshipbuildingoffshore . com

تقوم بتدشين الونش العائم (الهلالى)

لصالح هيئة قناة السويس



إحتفلت شركة التمساح لبناء السفن التابعة لهيئة قناة السويس بتدشين الونش العائم "الهلالى" لصالح الهيئة وذلك يوم الخميس الموافق (١٠- ٦- ٢٠٠٤) بترسانة الشركة بأبى قير بالإسكندرية. ووسط لفيف من رجال الأعمال وبحضور كل من المهندس محمد عزت الداودى درغام رئيس مجلس إدارة شركة التمساح لبناء السفن والأستاذ مدحت سعد المصرى مدير العلاقات العامة والمهندس مصطفى جمعة رئيس مجلس إدارة شركة سوميد والمهندس حسين طه مدير إدارة شركات هيئة قناة السويس والأستاذ عماد رطبة عضو مجلس الشورى ومندوبى إتحاد عمال مصر. وبعض العاملين بالشركة.

تم تدشين الونش العائم "(الهلالى) ٢٥ طن" بأسلوب التدشين الجانبى وقد عرضت الشركة بيانات عن الونش العائم والتى تمثلت فى الآتى... (بيانات الونش)

وفى لقاء لمجلة إنترناشيونال بالمهندس محمد عزت الداودى رئيس مجلس الإدارة قدمنا لسيادته التهنئة بعملية تدشين الونش العائم والذى يعد التدشين رقم ٤٠ منذ بدء أعمال الشركة فقال ... إن مرحلة التدشين هذه هى نتاج عمل أكثر من تسعة أشهر متتالية حيث يستغرق الونش فترة من ١٤ إلى ١٨ شهر ليتم بناؤه وتسليمه للعميل ويتم البناء على الجفاف أولاً لفترة تصل إلى تسعة أشهر ويكون التركيز الأكثر على كل ما هو موجود على السطح خلال هذه الفترة يخضع الونش لعدة تجارب إلى أن تأتى مرحلة التدشين تليها عمليات تجهيز السفينة بالماكينات والمعدات التى تلزم تشغيلها، وأضاف أن الونش "الهلالى" سوف يتم تسليمه خلال أربعة أشهر حيث يتم بناء وتشغيل الوحدات البحرية طبقاً لمتطلبات السلامة وتعليمات المنظمة البحرية الدولية.

كما أن الشركة حاصلة على شهادات:

(ISO 9001/9002 - IMCA - HSC - IMS)

كما أكد على أن نشاط الشركة ينقسم إلى قطاعين الأول قطاع الورش والثانى قطاع العمليات.

١- قطاع الورش يشمل بناء السفن والإنشاءات الحديدية، وإصلاح وصيانة السفن.

يستخدم فى رفع الوحدات العائمة على الجفاف لإجراء الإصلاحات للبدن وصيانة المعدات بجميع أنواعها.

* أما قطاع العمليات فيشمل أعمالاً برية وأعمالاً بحرية. الأعمال البحرية منها منصات البترول والمراسى العائمة والأرصفة البحرية وإنشاء السحارات أسفل قناة السويس ومآخذ المياة البحرية ، الأعمال البرية ومنها تصنيع وتركيب الصوامع وتنفيذ مشروعات تنمية حقول البترول وإنشاء شبكات الصرف المغطى والصحى ومحطات تنقية المياه والتعبئة وصهاريج الوقود وغرف البترول وتصنيع روافع السفن وتركيب كبارى حديديه.



كما أن الشركة لديها أطقم غوص وإنقاذ على أعلى المستويات وحاصلة على شهادة الـ IMCA

وأخيراً فقد أعرب المهندس محمد عزت الداودى عن سعادته بهذا اللقاء الذى ألقى الضوء على أهم إمكانيات الشركة مؤكداً إنها من الشركات الرائدة فى مجال بناء وإصلاح السفن.

يجب علينا أن نبحث عن بدائل

للقواعد الدولية لإدارة السلامة البحرية ISM CODE

الجزء الثالث

دكتور ربان/ أحمد حنفى الاستاذ بالاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

إدارة الأخطار البحرية : الإخفاقات وأسبابها

إنتهت دراسة نرويجية حول الظروف المحيطة بجنوح السفن إلى أن معظم الحوادث الهائلة تقع فى حالات رؤية جيدة. نفذت هذه الدراسة الإدارة البحرية النرويجية والتى أظهرت أن ٥٧,٥٪ من جميع حوادث الجنوح المبلغة وقعت فى حالات رؤية يزيد مداها عن خمسة أميال بحرية. بينما ربع الوقائع التى حدثت كنتيجة لإستغراق ضابط المناوبة فى النوم. لكنها إنتهت أيضاً على أن تلك الوقائع التى حدثت بعد سدول الظلام كانت تمثل نحو ٥٥٪ من الرقم الإجمالى وكان الضابط المناوب فيها بمفرده فى غرفة القيادة عندما جنحت السفينة.

كان ملاك السفن النرويجيين هم الأكثر حماسة من بين المقترحين بوجود رجل واحد فى غرفة القيادة وكان ذلك قد جرت مناقشته منذ عدة سنوات وقرر بعض المراقبين فى هذه الآونة أن التعليمات القاضية بوجود مراقب إضافى فى حالات الرؤية الرديئة أو أثناء الليل تتزايد نسب خرقهم لتنفيذ القانون خصوصاً فى السفن الصغيرة.

كما أظهرت الدراسة أن ٣٦,٨٪ من جميع حالات الجنوح التى وقعت لم تكن فى المياه التى بها صعوبات ملاحية، لكنها كانت فى مياه ساحلية مفتوحة حيث يستبعد وقوع الحوادث. وعلى العكس فقد تلاحظ أن "فقط القليل" يقع فى ظروف تتسم بالتحديات الملاحية.

وفى صناعة النقل البحرى هناك حاجة إلى إدارة الأخطار وأن العنصر البشرى فى سلامة السفينة فى طريقه إلى أن يحتل الأولية فى جدول أعمال الصناعة. وفى أوائل هذا العام رفع المعهد البحرى الإنجليزى دراسة إستغرقت ثلاث سنوات للتعرف على وحل مشاكل العنصر البشرى. وأصدر نادى الحماية والتعويض البريطانى تحليلاً تفصيلياً كمدخل إلى العوامل الكامنة خلف حوادث النقل البحرى .

الإخفاقات وأسبابها

قام باحثوا نادى الحماية والتعويض البريطانى بتسمية الأسباب المباشرة للوقائع "الإخفاقات النشطة" والإخفاقات الأصلية "الإخفاقات الكامنة" والإخفاق النشط - هو شئ ما حدث عند النهاية القاسية - ويلام عموماً على هذه الواقعة. وغالباً ما يكون السبب المباشر للوقائع والحوادث واضح تماماً. لكن الباحثون وجدوا أن الإخفاقات الكامنة هى الأكبر تهديداً. حيث تخلق الأحوال التى تكون فيها الإخفاقات النشطة أكثر إحتمالاً وأكثر خطورة فى حين أن الإخفاقات الكامنة على الجانب الآخر تنشأ كثيراً من القرارات التى يصنعها الربان. ولإكتشافها قبل إمكان حدوث الخسائر والإصابات، قام الفريق بتبسيط الأعمال المعقدة فى التنظيمات وقسمها على (١١) تصنيف. وتكمن الإخفاقات الكامنة فى كل واحدة من هذه التصنيفات. هذه الأنواع من الإخفاقات العامة "هى أسس نظام إدارة الخطأ البشرى". والذى يغلب عليه تلقيب الباحثين بـ "الثلاثية".

فى عام ١٩٨٢ وصلت الخسارة فى جانب هيكل النقل البحرى إلى ثمانية أو تسعة فواجع فى السنة والآن لدينا فقط واحدة كل خمس سنوات، فالشكر لعلوم هذه الطريقة.

كما أنه يمكن إختبار الإخفاقات الكامنة بدون حوادث على الإطلاق "فالوقاية خير من العلاج" ويمكن تطبيق الأسس الرئيسية للثلاثية لأى نوع من الوقائع من خلال:

- التركيز على الإخفاقات الكامنة وليست الأخريات النشطة.
- التركيز على المواقف وليس على الإنسان.
- التفكير فى الأخطاء كتبعات أفضل من التفكير فيها كأسباب.
- وفوق كل ذلك يكون الهدف دائماً لمنع الخطأ التالى - وليس الخطأ الأخير.

أظهر البحث الذى أجرته هيئة سلامة النقل الكندية أن إتصالات غرفة القيادة بين المرشدين والربابنة والضباط ليست دائماً جيدة بالقدر الذى يجب أن تكون عليه. وبينما يلمس أربعة أخماس الربابنة والمرشدين أنهم يتواصلون بكفاءة مع بعضهم البعض فى المصطلحات العامة، إلا أنه كانت توجد إختلافات هائلة فى المفهوم الخاص بمجالات نوعية. فقط مايزيد عن نصف عدد المرشدين الذين شملهم المسح يعتقدون أنهم دائماً مايخبرون الربابنة بخططهم.

ويلمس أقل من ربع عدد الربابنة أنهم فعلوا ذلك. وقال ثلاثة أرباع عدد الربابنة أن المرشدين كانوا دائماً يبلغون بمواصفات وقدرات السفينة على المناورة. وأكد صحة ذلك فقط ١٩٪ من المرشدين كما لمس فقط نصف مجموع الربابنة أنهم وضباطهم والمرشدين كانوا يعملون دائماً كفريق واحد. بينما أقر أكثر من ثلاثة أرباع الضباط الذين شملهم البحث (المسح) أنهم كانوا أحياناً يسألون المرشدين عن قراراتهم على مضض.

إين تختبئ الإخفاقات الكامنة؟

الإخفاقات الكامنة الإحدى عشر التى تعرف عليها نادى الحماية والتعويض البريطانى قدمت الأركان الجوهرية فى فشل معادلة السلامة، لتأكيد أن التنامى المضطرد فى هذه الأركان سوف يزيد خطر الحوادث .

يجب إختبار العمليات فى مواجهتها:

الركن رقم (١) الإجراءات : هل مهمة مستوى المعلومات غير واضحة - غير متاحة- غير صحيحة أو بالأحرى غير مستعملة.

رقم (٢) المكونات المادية فى الحاسب: هل هى غير مناسبة بسبب نوعية المواد أو البناء وتاريخ صنعه أو عدم إتاحيته.

رقم (٣) التصميم: هل النواقص فى السفينة - المصنع - أو فى المعدات تقود إلى إستعمالها الخاطئ؟

رقم (٤) إدارة الصيانة: هل تخاطر بالإخفاقات داخل النظم التى تضمن التكامل الفنى للسفن - للمصنع - للمعدات والأدوات؟

رقم (٥) أحوال تعزيز الخطأ: هل توجد عوامل تؤثر على الأفراد أو على مكان العمل من شأنها التشجيع على الأعمال الغير آمنة؟

رقم (٦) تأمين الخدمات: هل تجيز التنظيف وإزالة الفضلات والقاذورات والفوضى الغير مناسبة؟

رقم (٧) الأهداف المتضاربة: هل توجد نزاعات بين ، مثلا، مطالب الإنتاجية والسلامة أو الإجراءات المكتوبة والطرق التى إعتدنا على الإتيان بها؟

رقم (٨) الإتصالات: هل المعلومات التى تعتبر ضرورية لأغراض السلامة والأعمال المهمة والمؤثرة فى المنظمة يتم تبادلها بإعتمادية؟

رقم (٩) المنظمة: هل الهيكل التنظمى للشركة أو الطريقة التى تدار بها الأعمال تسمح لمسؤوليات السلامة أن تصبح صعبة التحديد والتعريف وتمثل علامات تحذيرية يمكن إغفالها؟

رقم (١٠) التدريب: هل الأفراد مزودون بالوعى والإدراك والمعرفة أو بالمهارات المطلوبة لأداء أعمالهم فى المنظمة على نحو ملائم؟

رقم (١١) الحماية: هل النظم والتجهيزات والمعدات مناسبة للإشراف وتحتوى على أو فى الإمكان تخفيض وتسكين التبعات الناتجة عن إخفاقات الأشخاص أو الأهلية؟

العنصر البشرى

يعتبر الخطأ البشرى أحد الأسباب الرئيسية فى وقوع الحوادث البحرية وغيرها . ومع تزايد المواقع الكائنة فى حقول البترول البعيدة عن الساحل مثل الحفارات والمنصات والإنشاءات الأخرى - والتى تظهر فى الطرقات البحرية المزدحمة المرور .. فماذا يمكن إجراؤه لتقليل الأخطار إلى أدنى حد؟

مع الخطأ البشرى الذى يكلف الصناعة قرابة المليون دولار يومياً، فإن الفكرة العامة التى تشير إلى أن الحوادث والوقائع يمكن توقعها قبل حدوثها باتت تعنى أن حلم مدراء تشغيل السفن والمؤمنون عليها كاد أن يصبح حقيقة. حتى أن نادى الحماية والتعويض البريطانى أصدر منذ وقت قرص فيديو مطور "DVD" يطالب فى مضمونه بالإحتفاظ بجميع الأسرار الجوهرية دون الحاجة إلى كرة سحرية أو حتى عراف. لكن هل تصرفات البشر حقيقة قابلة للتنبؤ أو أن رؤية النادى مجرد هذيان؟

عودة إلى عام ١٩٩٠، فقد تعرف النادى من خلال تحاليله الأولية للمطالبات الكبرى التى وصل فيها إحتساب الخطأ البشرى إلى حوالى ٥٨٪ من مجموع مطالباته التى تجاوزت (١٠٠,٠٠٠) دولار أمريكى . والآن، وبعد مرور (١٣) سنة، وبالرغم من الإخفاقات الملحوظة بأسبابها المعروفة مثل العيوب الإنشائية والخطأ البشرى يظل واحدا من الأسباب الرئيسية للحوادث والمطالبات.

لكن لماذا يرتكب البحارة فعلاً هذه الأخطاء وماهى الدوافع التى وراءها؟.

هناك سبب واحد .. لماذا يظل الخطأ البشرى هو الذى يمثل المشكلة الكبرى ، ويعتقد النادى ويتساءل : هل كل أولئك المحققون فى هذه الوقائع غالباً ما يتعرفون على أكثر مما ينبغى ، ثم يلومون الشخص الأكثر وضوحاً بأنه المسئول وأنه لم يكتشف الأسباب الأصلية. وأنه من أجل ذلك يقوم بإجراء التصرف العلاجى لهذه الحالة فقط إذا حدث نفس الشئ بذاته مرة ثانية.

بعد معظم حوادث الناقلات يتم التركيز بسرعة ودقة شديدة على نوع البدن، وعمر السفينة، وهيئة التصنيف المشرفة على السفينة وعلم السفينة المعنية. وعلى أى حال "إنها عناصر الخطأ البشرى المتكرر وأخطاء الإدارة، هما الذين يمثلون الأولوية فى الأهمية"، ولقد فكر النادى لعدة سنوات فى طريقة تحليل وتحديد الخطأ البشرى فى المجال البحرى" ولم يستطيع أن يجد تفسير عام للخطأ البشرى".

ويعتقد النادى أن بلوغ الأسباب الأصلية بدقة قبل أن تحدث خسائر فعلية كان من الواجب أن تمثل الطريق الواضح لعدم وقوع وقائع مستقبلية.

وقد أجريت دراسة محكمة لعمل الباحثين فى جامعتى مانشستر و ليدن "Manchester & Leiden" فى أوائل عقد التسعينيات ١٩٩٠ لصالح شركة شل البترولية العالمية وإنتهت إلى نتائج أقرها النادى وهى تختص بطريقة الباحثين العلمية والتى أنتجت أعقد شرائط الفيديو حتى الآن وهى تصور المفاهيم الأصلية.

***

صياغة الإستراتيجية التنافسية للموانئ الدولية

بقلم الدكتور/ أيمن النحراوى

مما لا شك فيه أن عملية صياغة الإستراتيجية التنافسية للموانئ هى عملية شاملة ومتكاملة تتضمن تصميم وتنفيذ وتقييم القرارات ذات الأثر طويل الأجل والتى تهدف إلى زيادة قيمة الميناء فى نظر عملائها مقارنة بالموانئ ومحطات الحاويات المنافسة ومن ثم الوصول إلى تمتعها بمركز تنافسى قوى إزائهم .

وفى سبيل ذلك فإنها تسعى إلى تحقيق الأهداف الآتية:

١- إتخاذ قرارات هامة ومؤثرة تعمل على زيادة حصة محطة الحاويات فى السوق من حجم الطلب وزيادة رضاء عملائها وتعظيم المكاسب والمنافع لأصحاب المصلحة من وجودها سواء كانوا من حملة الأسهم أو المجتمع أو قطاع منه.

٢- تحديد الأولويات والأهمية النسبية بحيث يتم وضع الأهداف طويلة الأجل والأهداف السنوية والسياسات وإجراء عمليات تخصيص الموارد بالإسترشاد بهذه الأولويات.

٣- تهيئة محطة الحاويات داخلياً بإجراء التعديلات اللازمة فى الهيكل التنظيمى والإجراءات والقواعد والأنشطة والأنظمة والقوى العاملة بالشكل الذى يزيد من قدرتها على التعامل مع البيئة الخارجية بنشاط وفعالية.

٤- زيادة فاعلية وكفاءة عمليات إتخاذ القرارات والتنسيق والرقابة وإكتشاف وتصحيح الإنحرافات لوجود معايير واضحة تتمثل فى الأهداف الإستراتيجية.

٥- التركيز على السوق والبيئة الخارجية بإعتبار أن إستغلال الفرص ومقاومة والتغلب على المنافسين بتحقيق مركز تنافسى قوى إزائهم يتيح لمحطة الحاويات تحقيق أهدافها هو أحد المعايير الهامة لنجاح محطة الحاويات .

٦- تجميع البيانات والمعلومات عن نقاط القوة والضعف والفرص والتهديدات بحيث يمكن إكتشاف المشكلات مبكراً أو إتخاذ قرارات مبادرة بدلاً من أن تكون القرارات هى رد فعل لقرارات وإستراتيجيات محطات الحاويات المنافسة.

٧- وجود نظام للإدارة الإستراتيجية يتكون من خطوات وإجراءات معينة تشعر العاملين بمحطة الحاويات بوجود منهج علمى ودقيق لعمل المحطة.

٨- تسهيل عملية التنسيق ومنع التعارض والإحتكاك بين الإدارات لوجود معايير وأهداف واضحة تستخدم للفصل بين وجهات النظر المتعارضة.

٩- وجود معيار واضح لتوزيع الموارد وتخصيصها بين البدائل المختلفة.

إن صياغة الإستراتيجية التنافسية لمحطة الحاويات إنما يستمد من فلسفة محطة الحاويات بإعتبارها نقطة البداية لتكوين رؤيتها الإستراتيجية وتتغلغل الفلسفة داخل محطة الحاويات من خلال قراراتها وسياستها وتصرفاتها وعبر كل مرحلة من مراحل تطورها، إن فلسفة محطة الحاويات هى المعتقدات الأساسية، القيم ، التطلعات، والأولويات التى يلتزم بها صائغوا القرار الإستراتيجى داخلها كما تعكس أيضاً نوايا محطة الحاويات فى أداء نشاطها ومسئولياتها الإقتصادية والإجتماعية تجاه المجتمع، إن المعتقدات والقيم الجوهرية تمثل العنصر الأول فى فلسفة محطات الحاويات وتمثل المفاهيم الأساسية لها فيما يتعلق بكل ما هو خاص بالعاملين فيها وعملائها وخدماتها والتى يمكن أن تكون كما يلى على سبيل المثال وليس الحصر:

الإيمان بالموقع الإستراتيجى الفريد لمحطة الحاويات لحركة التجارة الدولية.

الإيمان بالدور الهام لمحطة الحاويات فى تيسير تدفقات حركة التجارة الخارجية للبلاد.

الإيمان بالجودة فى كل المجالات المتعلقة بخدمات ونشاط محطة الحاويات.

الإيمان بأن جميع العاملين بمحطة الحاويات على كافة المستويات يعملون متحدين لتحقيق أهداف واحدة من خلال التعاون والترابط والتنسيق فيما بينهم.

الإيمان بتحقيق خدمة عالية المستوى للعميل بحيث تحقق كافة متطلباته وإحتياجاته ورغباته

الإيمان بالدور الهام لمحطة الحاويات فى تحقيق الرفاهية الإقتصادية والإجتماعية للمجتمع.

أما عن العنصر الثانى المكون لفلسفة محطة الحاويات فهو الغرض وهو ناتج عن القيم والمعتقدات الجوهرية لها ومن ثم التركيز على صياغة غرض محطة الحاويات فى شكل عبارة أو إثنين بحيث تعكس بسرعة ووضوح فلسفة محطة الحاويات وبحيث يتصف الغرض بالعمومية والجوهرية والتأثير والإستمرارية بحيث يكون دليلاً لإرشاد وتوجيه محطة الحاويات عبر حقبة طويلة من الزمن ويمكن صياغة إحدى أغراض محطات الحاويات كما يلى:

"إننا كمحطة حاويات نعمل فى إطار المساهمة فى تدفق وإنسياب حركة التجارة الدولية كمركز رئيسى لتوزيع الحاويات بمنطقة شرق البحر المتوسط"

أو مثال آخر كما يلى:

" إن محطات الحاويات بميناء سنغافورة إنما تعمل كوحدة متكاملة ومترابطة لتداول الحاويات فى إطار منظومة إقتصادية ذات نطاق كونى"

وإنطلاقاً من رؤية محطة الحاويات يتم صياغة رسالة محطة الحاويات بإعتبارها معبر وإنعكاس ومؤشر لرؤية المحطة وهى تمثل ما يمكن أن يطلق عليه دستور محطة الحاويات أو المرشد الذى يحدد بوضوح طبيعة النشاط أو العمليات أو الخدمات التى تعمل بها أو تقدمها المحطة وخصائص هذه النشاطات والخدمات، كما تحدد العملاء الذين تستهدف محطة الحاويات إشباع متطلباتهم والإطار الذى يميزها عن غيرها من محطات الحاويات، وهى تعبر بشكل عام عن فلسفة المحطة لتحقيق أهدافها الأساسية، كذلك تعبر الرسالة عن الإتجاهات العامة للإدارة العليا لمحطة الحاويات وفلسفتها فى تحريك وإدارة مواردها المادية والبشرية للمنافسة بما يدعم قدرتها التنافسية ويعظم قيمتها من وجهة نظر العملاء، والمتعاملين والمساهمين والمجتمع، ويمكن توصيف الرسالة بإعتبارها رسالة ذات طابع عام غير محدد أو مفصل حتى تتيح للمستويات الإدارية المختلفة تفكيراً حراً غير مقيد فى الإختيار بين أكثر من إستراتيجية لتحقيق التوجهات العامة للرسالة، إن كافة محطات الحاويات تهتم بصياغة رسالتها الخاصة بها والتى تراعى فيها إضفاء طابع مميز إزاء غيرها من محطات الحاويات المنافسة وتبرزها قدر الإمكان لكافة الأطراف فى مقر المحطة ومكاتبها وممثليها ووكلائها وفى الصفحات الأولى من تقاريرها السنوية ومطبوعاتها ومنشوراتها.

،،والله ولى التوفيق،،

drayman100 @ yahoo . com

أجندة إنترناشيونال

* يتم أول يوليو الجارى إنشاء جامعة النيل للدراسات العليا فى علوم الهندسة وإدارة التكنولوجيا بمدينة ٦ أكتوبر على مساحة ١٢٧ فداناً وتكلفة تقديرية تتعدى ٦٠٠ مليون جنيه، وينتهى تنفيذ المشروع عام ٢٠١٠ .
* تبدأ التجربة الرئيسية الكبرى للتعداد العام للسكان والإسكان والمنشآت فى مصر لعام ٢٠٠٦ بطريقة المسح الضوئى أول يوليو الجارى، وتشمل التجربة ٨٠ ألف أسرة من جميع المحافظات.
* يبدأ فى مصر أول يوليو الجارى العمل بالإقرار الجديد للضرائب العامة على المبيعات الذى تقتصر بياناته على حجم المبيعات والضريبة المستحقة فقط.
* قررت كل من الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا واليابان تنفيذ الإجراءات الأمنية على السفن إعتباراً من أول يوليو الجارى، وعدم السماح للسفن غير الملزمة بالإتفاقية الدولية للأمن.
* يقام بمركز القاهرة الدولى للمؤتمرات فى الفترة من ١ إلى ٤ يوليو الجارى معرض لاكازا للأثاث حيث يتنافس أكثر من ثمانين شركة متخصصة فى مجال الأثاث والديكور، ومن المتوقع زيارة المعرض أكثر من ٤٠ ألف زائر لأهميته.
* تنظم وزارة السياحة المصرية والسفارة البريطانية بالقاهرة يوم ٢ يوليو الجارى حفلاً موسيقياً كبيراً يحييه فريق (بلوالبريطانى) وذلك إحتفالاً بيوم الصداقة المصرية البريطانية، ويتم تسويق الحفل دولياً لجذب المزيد من السائحين.
* تزور مصر مع بداية شهر يوليو الجارى لجنة من خبراء الأمن فى منظمة الطيران المدنى (الإيكاو) للإطلاع على كافة الإجراءات الأمنية التى تشهدها المطارات المصرية، وذلك ضمن زيارة اللجنة لمطارات الدول الأعضاء فى المنظمة .
* يعقد بالإسكندرية فى الفترة من ٨ إلى ١٢ يوليو الجارى حفل مهرجان أغنية البحر المتوسط، ويحيى الحفل المطرب الفرنسى المعروف "**إنريكو ماسياس**" الذى يعتبر مصر أرض السلام والإسكندرية منارة العلوم والفنون فى البحر المتوسط.
* تعقد جامعة المؤتمر الدولى الأول للبحوث العلمية والتطبيقية يوم ١٧ يوليو الجارى ولمدة ثلاثة أيام تحت رعاية الدكتور **عاطف عبيد** رئيس مجلس الوزراء والرئاسة الشرفية للدكتور **مفيد شهاب** وزير التعليم العالى والدولة للبحث العلمى.
* تحتفل محافظات جمهورية مصر العربية بعيد ثورة يوليو المجيدة.
* يجرى خلال شهر يوليو الجارى تعديلاً وزارياً جذرياً فى الكويت يتضمن دمج الوزارات وإعفاء عدد من الوزراء من مناصبهم مع إبقاء وزراء السيادة.
* يفتح خلال شهر يوليو الجارى ميناء دمياط البحرى بعد تحديثه وتزويده بأحدث الأجهزة الإلكترونية ليكون الميناء النموذجى فى البحر المتوسط وثانى ميناء دولى مصرى بعد ميناء العين السخنة حيث يضم معظم الأنظمة الجمركية المعمول بها .
* تعقد فى يوليو الجارى لجنة الحوار اليمنى الأوروبى إجتماعاً لها فى بروكسل ، ويرأس اللجنة من الجانب اليمنى الدكتور **أبو بكر القربى** وزير الخارجية حيث سيتم التنسيق حول قضايا السلام فى الشرق الأوسط والعراق، والتعاون الإقليمى والديمقراطية.
* ينظم الإتحاد الليبى لنوادى العلوم والشباب أواخر يوليو الجارى الملتقى الثانى للعلماء والمبدعين الشباب، ويصاحب الملتقى معرض للإختراعات والإبداعات العلمية للشباب فى جميع المجالات العلمية.

بيان بعدد الحاويات المتداولة

حاوية مكافئة ٢٠ قدم

الميناء	برسم البلد			الترانزيت			إجمالى عام
	وارد	صادر	جملة	وارد	صادر	جملة	
الإسكندرية والدخيلة	٢٩٩٧٠	٢٤٠٨٥	٥٤٠٥٥	١٤٨٤	١٤٠٢	٢٨٨٦	٥٦٩٤١
بورسعيد	٤٣٤٠	٦١٦٨	١٠٥٠٨	٣٧٤١٨	٣٤٤٣٢	٧١٨٥٠	٨٢٣٥٨
دمياط	٢٥٤٩	٧٨٨٥	١٠٤٣٤	٤٢٨٠٦	٤١٩٠٤	٨٤٧١٠	٩٥١٤٤
السويس والأدبية	٢٩١	٢٧٨	٥٦٩	٠	٠	٠	٥٦٩
السخنة	٦٢١٩	٩٩٢٠	١٦١٣٩	٤٥٢٧	٠	٤٥٢٧	٢٠٦٦٦
إجمالى عام	٤٣٣٦٩	٤٨٣٣٦	٩١٧٠٥	٨٦٢٣٥	٧٧٢٣٨	١٥٩٤٤٦	٢٥٥٦٧٨

وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة – الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١– ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

حركة الموانى المصرية
خلال شهر إبريل ٢٠٠٤

بيان الواردات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	٤٨٥,٥	٣٤٤,٩	٥٥,٧	٠,٠٠	١٧٥,٠	٢٨,٢	٠,٢	٨,٨	١٢٧,٣	١٢٢٥,٦
صب جاف	٣,٤	٢٢٩,٨	٥٩,٠	٠,٠٠	٥٢٥,١	١٢٦,٠	١٨٩,٠	٠,٠	٠,٠	١١٣٢,٣
أتربة وخامات	٢٧٠,٨	٥١٢,٧	١١,٠	٢,١	٠,٠	٣,٥	٢١٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠١٠,١
ذات طبيعة خاصة	١٦٦,٢	٠,٠	٠,٠	٠,٠٠	٣٢,٥	٣٧,٢	٠,٠	٠,٤	٠,٠	٢٣٦,٣
أسمدة وأملاح	١,٢	٠,٠	٠,٠	٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٩	٠,٠	٢,١
صب سائل	١٤٣,٠	٦,٥	٠,٠	٠,٠٠	٣٨,٠	١١,٦	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٢٩٨,١
إجمالى	١٠٧٠,١	١٠٩٣,٩	١٢٥,٧	٢,١	٧٧٠,٦	٣٠٥,٦	٣٩٩,٢	١٠,١	١٢٧,٣	٣٩٠٤,٥
ترانزيت	١,٥	٢٣,١	٣٦٠,٩	٠,٠٠	٣٤٢,٥	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٥٦,٨	٧٨٤,٨
الإجمالى العام	١٠٧١,٦	١١١٧,٠	٤٨٦,٦	٢,١	١١١٣,١	٣٠٥,٦	٣٩٩,٢	١٠,١	١٨٤,١	٤٦٨٩,٣

★ كميات البضائع تشمل البضائع المحواة والغير محواة
★ الكميات لا تشتمل على وزن الحاوية الفارغة

بيان الصادرات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	٢٩٣,١	١٣٨,١	٤٩,٦	٠,٠	٦٣,٠	٦٣,٥	٠,٢	١٤,٠	٧٦,٠	٦٢١,٤
حاصلات زراعية	٨٥,٢	٠,٠	٢,٦	٠,٠	٤٩,٣	١٦,١	٠,٠	٢٣,٩	٠,٠	١٧٧,١
صب جاف	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠
أتربة وخامات	٦٩,٤	١٤١,٢	٢,٤	١٠٤,٥	٤٧٥,٣	١٧,٠	١٥٥,٢	١,٨	١١٩,٠	٩٦٦,٨
ذات طبيعة خاصة	٠,٠	٣,٠	٠,٣	٠,٠	١,٢	٠,٣	٠,٠	١,٠	٠,٠	٥,٩
أسمدة وأملاح	٢,٢	٩,٤	٦,٦	٨,٢	٥٥,٧	٤,١	٠,٠	١,٩	٠,٠	٨٨,٠
صب سائل	١٤٧,٦	١٩١,٨	٠,٠	٠,٠	١٩,٢	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٣٥٨,٦
إجمالى	٥٩٧,٥	٤٨٣,٥	٦١,٥	١١٢,٧	٦٦٣,٦	١٠١,٠	١٥٥,٥	٤٢,٦	١٩٥,٠	٢٢١٧,٩
ترانزيت	١,١	٢٢,٣	٣٤٠,٧	٠,٠	٣٣٤,٦	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٦٩٨,٧
الإجمالى العام	٥٩٨,٦	٥٠٥,٨	٤٠٣,٢	١١٢,٧	٩٩٨,٣	١٠١,٠	١٥٥,٥	٤٢,٦	١٩٥,٠	٢٩١٦,٧

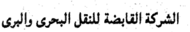
★ كميات البضائع تشمل البضائع المحواة والغير محواة
★ الكميات لا تشتمل على وزن الحاوية الفارغة

عدد السفن الواردة

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	١٨٩	٤٦	١٥١	٠	١٨٧	١٢	٠	٠	١٥	٦٠٠
صب جاف	٤	٦	١	٠	١٠	٢	٣	٠	٠	٢٦
أتربة وخامات	١٢	١١	٢	٢٩	٢٧	٢	٠	٠	٠	٨٣
ذات طبيعة خاصة	٣٨	١	٠	٠	١٧	١٠	١	٠	٠	٦٧
أسمدة وأملاح	٠	٠	٣	٣	٧	٠	٠	٠	٠	١٣
صب سائل	٢٢	١٣	٠	٠	٦	١٦	٠	٠	٠	٥٧
مواشى	٢	٠	٠	٠	١	٠	٠	٠	٠	٣
إجمالى	٢٦٧	٧٧	١٥٧	٣٢	٢٥٥	٤٢	٤	٠	١٥	٨٤٩
ركاب	٨	٠	٢٩	٠	٠	١٨	٣٥	١٠٥	٠	١٩٥
أخرى	٩	٠	٤٧	٠	٠	٢١	٠	٠	٠	٧٧
إجمالى عام	٢٨٤	٧٧	٢٣٣	٣٢	٢٥٥	٨١	٣٩	١٠٥	١٥	١١٢١

بيان بحركة الركاب (قادمون ـ مغادرون) المترددة على الموانى

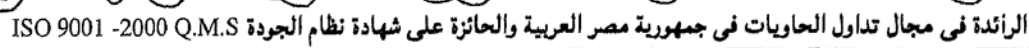
البيان		الإسكندرية والدخيلة	بورسعيد	السويس	سفاجا	نويبع	الغردقة	شرم الشيخ	الإجمالى
عدد الركاب	قادمون	٤٦٠٥	١٣٠١٠	٦٥٣٠	١٣٧٩٦	١٧٩٢٨	٨١٨٩	٥٢٧٠	٦٩٣٢٨
	مغادرون	٤٧١٣	١٣٧٦٣	٣١٦٥	١٩٧٤٤	٢٤٠٧٠	٧٥٣٦	٤١٢٢	٧٧١١٣
	الإجمالى	٩٣١٨	٢٦٧٧٣	٩٦٩٥	٣٣٥٤٠	٤١٩٩٨	١٥٧٢٥	٩٣٩٢	١٤٦٤٤١



الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى



شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع



الرائدة فى مجال تداول الحاويات فى جمهورية مصر العربية والحائزة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 -2000 Q.M.S

قائمة المركز المالي فى ٢٠٠٤/٣/٣١ (بالألف جنيه)

٢٠٠٤/٠٣/٣١	البيـــان	٢٠٠٣/٠٣/٣١
	الاصول طويلة الاجل	
٢٩٤٧٧٠	الأصول الثابتة	٢٨٥٨٧١
(١٨١٦٣٩)	يخصم مجمع الإهلاك	(١٧٠١٤٧)
٢٦٩٧٨	مشروعات تحت التنفيذ	٩٠٠٤
	استثمارات طويلة الاجل	
٥٧٢٢٥	استثمارات في أسهم شركات أخرى	٥١٧١٤
٢١٤٢٦	اصول غير ملموسة (بالصافي)	٢٢٠٦٣
٢١٨٧٦٠	**مجموع الاصول طويلة الاجل**	١٩٨٥٠٥
	الاصول المتداولة	
٢٨٥٨٠	المخزون	٢٧١٦٦
٩٣٦٣	عملاء (بعد خصم المخصص)	٩٣٣٩
٧٢٤٣٢	حسابات مدينة مختلفة	١٠٧٢٣٩
٩٩٨٤٠	نقدية بالبنوك والصندوق	٩٣٨٢٦
٢١٠٢١٥	**مجموع الاصول المتداولة**	٢٣٧٦٧٠
٢٣٦٢٧	**التزامات متداولة**	
٠	المخصصات	٢٦٠٧٢
٩٢٠	قروض قصيرة الأجل	
١٠٧١٨٧	موردين	٥٣٢
١٣١٧٣٤	حسابات دائنة مختلفة	١١٦٨٠٤
٧٨٤٨١	**مجموع الإلتزامات المتداولة**	١٤٣٤٠٨
٢٩٧٢٤١	**رأس المال العامل**	٩٤٢٦٢
١٢٣٠٠٠	**إجمالي الاستثمارات ويتم تمويله،**	٢٩٢٧٦٧
٥٠٢١٢	**حقوق الملكية**	١٢٣٠٠٠
٧٤١٨٩	رأس المال المدفوع	٤٤٨٨٩
٢٤٧٤٠١	الاحتياطيات	٧١٥٩٠
	صافي الربح	٢٣٩٤٧٩
٣٠٦٨٢	**مجموع حقوق الملكية**	
١٩١٨٥	**الإلتزامات طويلة الاجل**	٣٢١٨٣
٢٩٧٢٤١	قروض من البنوك	٢١١٠٥
	حسابات دائنة أخرى طويلة الأجل	٢٩٢٧٦٧
	إجمالي تمويل الاستثمار	

قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المالية المنتهية في ٢٠٠٤/٣/٣١ (بالألف جنيه)

٢٠٠٤/٠٣/٣١	البيـــان	٢٠٠٣/٠٣/٣١
٧٣٨٦٦	صافي التدفقات النقدية من النشاط الجاري	٩٦٩٩
(٦١٠٥)	صافي التدفقات النقدية من النشاط الاستثماري	(٢٤٠٩٥)
(٨٣٢٧٨)	صافي التدفقات النقدية من النشاط التمويلي	(٩٤٦٠٢)
(١٥٥١٧)	**صافي التدفقات النقدية خلال العام**	(٦٦٩٩٨)
١١٥٣٥٧	**رصيد النقدية فى بداية العام**	١٦٠٨٢٤
٩٩٨٤٠	**رصيد النقدية فى نهاية العام**	٩٣٨٢٦

قائمة الدخل عن الفترة من ٢٠٠٣/٧/١ حتى ٢٠٠٤/٣/٣١ (بالألف جنيه)

٢٠٠٤/٠٣/٣١	البيـــان	٢٠٠٣/٠٣/٣١
١٦١٩٥٠	إيرادات النشاط	١٤٩٧٩٥
(٥٠٥٧٧)	يخصم: تكلفة إيرادات النشاط	(٤٦١٩٣)
١١١٣٧٣	**مجمل الربح**	١٠٣٦٠٢
	يضاف إليه:	
	إيرادات استثمارات مالية	٠
٠	مخصصات أنتفى الغرض منها	٠
٤٤٢٩	إيرادات أخرى	٣٧١٥
	يخصم منه:	
(٥٩)	رواتب مقطوعة وبدلات حضور أعضاء مجلس الإدارة	(٦٨)
(١٠٦٠٨)	مصروفات إدارية أخرى	(٩٢٧٧)
	مخصصات بخلاف الأهلاك	(٦٣٦٢)
(٨٤)	أعباء وخسائر متنوعة	(٢٢٣)
١٠٥٠٤٨	**صافى أرباح النشاط قبل م. التمويل والفوائد الدائنة**	٩١٣٨٧
(٥٢٩٧)	المصروفات التمويلية	(٦٢٦٩)
٥٥٧٧	فوائد دائنة	٤١٧٨
١٠٥٣٢٨	**صافى أرباح النشاط**	٨٩٢٩٦
	يضاف إليه (يخصم منه)	
١٢٢٥	أرباح فروق عملة	١٣٩٥٢
٤٨٥٢	إيرادات سنوية سابقة	١٦٣٣
(٦٢٢٧)	مصروفات سنوات سابقة	(٤٦٣٦)
١٠٥١٧٨	**صافى الربح قبل ضرائب الدخل**	١٠٠٢٤٥
٣٠٩٨٩	**ضريبة الدخل**	٢٨٦٥٥
٧٤١٨٩	**صافى الربح بعد حساب ضريبة الدخل**	٧١٥٩٠

قائمة التغير في حقوق الملكية عن الفترة المالية المنتهية في ٢٠٠٤/٣/٣١ (بالألف جنيه)

بيـــان	رصيد أول المدة	الزيادة	النقص	رصيد أخر المدة
رأس المال المصدر أقساط لم يطلب سدادها أقساط متأخرة	١٢٣٠٠٠	-	-	١٢٣٠٠٠
رأس المال المدفوع	١٢٣٠٠٠	-	-	١٢٣٠٠٠
الاحتياطيات				
احتياطى قانونى	٣٤٧٤٧	-	-	٣٤٧٤٧
احتياطيات أخرى	١٥٤١٣	-	-	١٥٤١٣
احتياطى رأسمالى	٥٢	-	-	٥٢
	٥٠٢١٢			٥٠٢١٢
صافى ربح العام (أسهم خزينة)		٧٤١٨٩		٧٤١٨٩

ملخص الإيضاحات المتممة للقواعد المالية فى ٣١/ ٣/ ٢٠٠٤

نبذه عن الشركة : شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام قانون شركات قطاع الأعمال رقم ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ ولائحته التنفيذية.

نشاط الشركة : الرائدة فى تداول الحاويات بمينا ءى الإسكندرية والدخيلة بأنواعها المختلفة ونقلها إلى الملاحق المخصصة والنقل من وإلى الميناء لهذه النوعية وإدارة وتشغيل المحطات متعددة الأغراض بالموانى المختلفة وخارجها وأعمال الوكالة الملاحية والتخليص وحصلت الشركة على شهادة نظام الجودة **ISO 9001- 2000 Q.M.S** كما يتم الإعداد للحصول على شهادة السلامة والصحة المهنية **O: H: S: A:S 18001**

رأس المال : بلغ رأس المال المصرح به والمرخص ١٢٣ مليون جنيه موزعة على ٢٤,٦ مليون سهم القيمة الإسمية ٥ جنيه.

هيكل رأس المال : شركة النقل البحرى ٥٥,٧١٪ القطاع الخاص ٤,٢٩٪ الهيئة العامة لميناء الإسكندرية ٤٠٪.

حقوق المساهمين : بلغت حقوق المساهمين ٢٤٧,٤٠١ مليون جنيه كما بلغت حصة المساهمين فى التوزيع طبقاً لمساهمتهم فى رأس مال الشركة مبلغ ٥٩,٨ مليون جنيه بواقع ٢,٤٤ جنيه للسهم طبقاً لقائمة التوزيعات ٢٠٠٤/٣/٣١

السياسات المحاسبية: يتم إعداد القوائم المالية والحسابات التحليلية طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد وطبقاً لقرار رئيس الجهاز المركزى للمحاسبات رقم ٢٠٤ لسنة ٢٠٠١ ووفقاً للمبادئ المحاسبية المتعارف عليها ومعايير المحاسبة المصرية.

المخزون : يتم تقييم المخزون السلعى على أساس متوسط السعر المتحرك.

الأصول الثابته : تم إهلاك الأصول الثابتة طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد.

الإستثمارات : تساهم الشركة بإستثمارات مالية فى شركات التوكيلات الملاحية (أبو سمبل وطيبة، آمون، ممفيس) للنقل البحرى لم تدرج لحين إعتماد ميزانيتها من الجمعية العمومية بالإضافة إلى إستثمارات مالية فى شركة للأعمال والخدمات البحرية.

إثبات المعاملات والأرصدة بالعملات الأجنبية:

تثبت الشركة معاملاتها بالجنيه المصرى على أساس أسعار الصرف المعلنة بالسوق المصرفية الحرة وتم إعادة تقييم رصيد العملات فى ٢٠٠٤/٣/٣١

رئيس قطاع الشئون المالية	رئيس قطاع الشئون المالية والتجارية	رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب
محاسب/ صباح عبد الفتاح مجاهد	محاسب/ عزيزة حسن شريف	مهندس/ فتحى أحمد حسن سرور



"موانى البحر الأحمر"

تألق ★ ريادة ★ تميز

حاوره: عبد الرحيم مصطفى

★ موانينا مؤهلة للنهضة الكبرى بعقول أبنائها وسواعدهم ..!

★ خطة جديدة لفتح موانينا .. على الموانى العالمية..!

★ LANDLORD هدف اليوم .. وحلم الغد لمواكبة التكنولوجيا العالمية لتأهيل الموانى المصرية بالصفة العالمية..!



.. الحديث مع اللواء / صلاح الوليلى رئيس الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر يأخذنا إلى آفاق متعددة الجوانب .. فخبرته ومؤهلاته على مدار الأعوام الممتدة فى مجال صناعة النقل البحرى .. تجعله قادراً على مزج إجاباته بحقائق وإستشهادات مستندة إلى رؤية عميقة تحدد المعايير وطبيعة المرحلة الجديدة التى تطل علينا لتغيير معالم موانينا ووضعها على الطريق الصحيح لفتحها على الموانئ العالمية.

ماهى هذه المرحلة.. ؟ !

.. وما طبيعتها ؟!

.. وما موقف موانى البحر الأحمر من مرحلة التغيير ..؟! ماذا أعدت ..؟!

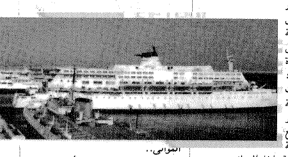
وكيف تستعد لإستقبال الغد المشرق الذى يطل عليها ويكسبها صفة العالمية ..؟!

وبإبتسامته الصافية وبشاشة وجه وحرارة الإستقبال التى إعتدنا عليها من سيادته .. كان اللقاء صريحاً تميز بالموضوعية وعرض الحقائق والإنجازات .. هذا وقد أبدى سيادته أن تكون البداية غير تقليدية.. وبدأ سيادته الحديث وكأننا على موعد سابق وأخذ أطراف الحديث بإهتمام بالغ وبحرارة لم ألمسها من سيادته من قبل.. حيث أشار إلى ..

بالأمس القريب دعا المهندس/ حمدى الشايب وزير النقل منذ توليه مهام الوزارة إلى ضرورة التطوير المستقبلى لقطاع النقل البحرى بوجه عام، والموانى بشكل خاص مشيراً إلى أن هذا القطاع له تأثيراً مهماً على إقتصاد البلاد فى ظل التطورات والمتغيرات الإقتصادية العالمية الحالية والمستقبلية ، ومنذ ذلك الوقت قد أولت الوزارة إهتماماً شديداً لوضع إستراتيجية للتطوير على المدى القريب والبعيد لقطاع النقل البحرى كان من ثمارها الإنتهاء من دراسة شاملة لتطوير الموانئ المصرية ورفع كفاءتها التى شملت العناصر الأساسية التالية:-

- إعادة الهيكلة لهيئات الموانى لتعمل بالمفهوم التجارى والإقتصادى وبإستقلال ذاتى لا يعتمد على موازنة الدولة ، ومراجعة وتعديل التشريعات بما يحقق ويدعم عملية التطوير، وتبنى مفاهيم نظم المعلومات الحديثة وتدعيم إستخدامها فى الموانى.

- تفعيل دور القطاع الخاص فى أنشطة الموانى، وتبنى سياسة بعيدة المدى لإعداد القيادات والكوادر البشرية اللازمة لتطوير الموانى مع وضع المعايير اللازمة للحفاظ على البيئة داخل الموانى.



وبالفعل وبعد وضع هذه الإستراتيجية بدأت الوزارة فى تفعيلها وإختيار موانى (دمياط - والدخيلة) لتطبيق نظم الإدارة الإلكترونية كبداية لتطبيق نظم الإدارة ذات الإستقلال الذاتى.

ثم تعميم هذه التجربة على بقية الموانى الأخرى كبداية صحيحة لوضعنا على خريطة الملاحة العالمية، وفتح تلك الموانى على الموانى العالمية.

ومن هنا ومن هذا المكان الذى نطل عليه "ميناء بور توفيق" أعرق الموانى المصرية .. أحمد الله أننى خلال تلك الفترة التى توليت فيها مهامى ومسئولياتى كرئيس لهذا الصرح الذى شهد من التطوير والتحديث فى الأداء وشهد له كثير من المهتمون فى الساحة لنظم تشغيل وتطوير الموانى على مستوى العالم وأعلنوا أن موانى البحر الأحمر آخذة فى النهوض لترتقى مكانة هامة تجعلها فى مصاف الموانى العالمية لتكون بحق بوابات مصر الشرقية على العالم .

وبعد توفيق الله عز وجل والدعم والمساندة التى وجدتها من المهندس/ حمدى الشايب وزير النقل فى تطوير تلك الموانى..

فقد تحققت العديد من الأهداف التى وضعت منذ وطأت قدماي هذا الموقع ، بل فاقت بوضع أهداف أخرى لتطوير تلك الموانى التى تمثلت فى :-

- الحفاظ على مدى التطوير والنجاح الذى وصلت إليه موانى الهيئة .

- زيادة موارد الهيئة من الإيرادات والرسوم المقررة وذلك بعد تشغيل ميناء السخنة والموانى التابعة الأخرى .

- ضغط الإنفاق وترشيد الإستهلاك وتخفيف العبء على كاهل الدولة.

- تشجيع القطاع الخاص الإستثمارى فى العمل بالموانى بإستخدام أسلوب LAND-LORD

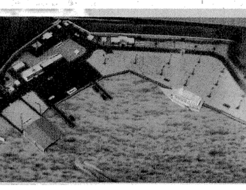
- تطوير الأرصفة بالموانى التابعة وكافة المرافق داخل الميناء.

- تحديث أجهزة ومعدات الهيئة لتواكب حركة التطوير العالمى فى تكنولوجيا النقل البحرى والعمل على إنشاء شبكة E. D.I بين الهيئة والأجهزة العاملة الأخرى بالموانى.

- العمل على تشجيع السياحة وزيادة اليخوت السياحية.

- العمل على فتح خطوط ملاحية جديدة .

- وغيرها من الأهداف الإستراتيجية التى تعزز وتدعم الإقتصاد القومى وتخدم الأهداف الأساسية لموانى الهيئة

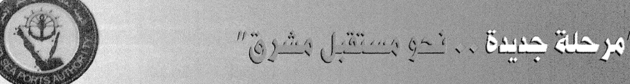


ويستطرد اللواء/ صلاح الوليلى حديثه الممتد عن إستعدادات الهيئة للمرحلة الجديدة بالعرض السريع التالى المدعم بالأرقام والإحصائيات التى أثبتت بالدليل القاطع عن تهيئة وإستعدادات الهيئة لهذه المرحلة بتوافر الإمكانيات وتجهيز الإستعدادات لدخول موانى الهيئة حلبة السباق والتنافس لتحقيق الهدف وهو وضعها بإقتدار على خريطة الملاحة البحرية المصرية بصفة خاصة والملاحة العالمية بصفة عامة .. وبجولة سريعة لموانى الهيئة لما وصلت إليه والوقوف على خطط تطويرها وإستعداداتها للمرحلة الجديدة.

تابعت مجلة "إنترناشيونال" الدولية متابعتها لتلك الموانى مع اللواء/ الوليلى فى جولة بحرية للوقوف على ما تم إنجازه ومتابعة مراحل التطوير والتحديث فى الموانى التابعة..

ففى ميناء السويس (بورتوفيق)

.. يقول اللواء / صلاح أن هذا الميناء



"مرحلة جديدة .. نحو مستقبل مشرق"

يتركز نشاطه فى نقل الركاب ورحلات السياحة الدينية (الحج والعمرة) إذا بلغت حركة المترددين على الميناء خلال العام الماضى (٧٥٠) ألف راكب هذا بجانب مساهمة الميناء فى تداول البضائع من خلال سفن البضائع المتوسطة إذا بلغت حركة تداول البضائع خلال العام نفسه (٩٠٠ ألف طن) والميناء مجهز بكافة الخدمات، ويوجد بالميناء ١٢ رصيفاً بأطوال (٢٢٠٠م) ويعمق (٥, ٩م).

.. هذا ولتميز الميناء ولسمعته العالمية يشهد الميناء مرحلة تطوير كبرى تبدأ خلال هذا الشهر بتكلفة قدرها (٣٠ مليون جنيه) ليصبح ميناءاً متخصصاً للركاب والسياحة .. وأن مرحلة التطوير تستمر على مدى ثلاث سنوات، تبدأ بإزالة العشوائيات داخل الميناء، وتجميع الإدارات المعنية بمجمع واحد. مع تطوير بوابات الدخول والخروج .. مع زيادة عدد الصالات والساحات التى تسمح بإستقبال حقائب الركاب بشكل منظم يعكس الواجهة الحضارية للميناء ليضاهى بخدماته موانى المنطقة.

☆ وميناء الادبية:

.. حيث يتركز نشاط هذا الميناء فى تداول البضائع بكافة أنواعها وتبلغ أرصفة الميناء (٩ أرصفة) بأطوال (١٨٤٠م) ويعمق (١٤م). وقد بلغت حركة البضائع المتداولة به خلال العام الماضى ٥٠٣٧ ألف طن كما بلغ حجم تداول الحاويات خلال العام نفسه ١٠٠ ألف حاوية مكافئة.

.. هذا ويشهد الميناء مرحلة تطوير كبرى، حيث تم إعداد ماستر بلان شامل عن الميناء بواسطة لجنة متخصصة من أساتذة كلية الهندسة بجامعة القاهرة حيث تم وضع التطورات لإستغلال الميناء الإستغلال الأمثل وتوزيع خدماته مما يزيد من رفع كفاءته ومنافسته كميناء متخصص فى تداول جميع أنواع البضائع مع التوسع فى ساحة الحاويات داخل الميناء التى من المنتظر أن تشهد نمو متزايد خلال الفترة المقبلة نظراً لطلب الخطوط العالمية فى التعامل مع ميناءاً متخصصاً يتميز بخدمات متقدمة فى هذا المجال.

★ ميناء حوض البترول

.. يقول سيادته أن هذا الميناء يتركز فى خدمات ناقلات البترول ويتكون من خمسة أساكل مجهزة بخطوط لإستقبال ناقلات البترول ويوجد به رصيف بطول (١٢٠م) .. وقد بلغت كمية الصب السائل به (١٧٨٣) ألف طن خلال العام الماضى.

☆ ميناء شرم الشيخ

وعن ميناء شرم الشيخ يقول رئيس الهيئة أن هذا الميناء سياحى فى المقام الأول .. وقد تم إفتتاح رصيف جديد به بطول (٦٣٠م)، ويسمح الرصيف بإستقبال السفن السياحية الكبيرة واليخوت بأعماق متدرجة تصل إلى (٨, ١٠) .. وقد بلغ عدد السائحين به (٨٥ ألف سائح) خلال العام الماضى.

.. هذا ويشهد الميناء خطة تطوير شامل تتمثل فى تقديم خدمات جديدة وإنشاء رصيف جديد لليخوت بالإضافة إلى تطوير صالات للركاب وإضافة إلى تطبيق أساليب حديثة فى الإدارة بتطبيق نظام LANDLORD فى بعض إستخدامات الميناء ليظل الميناء متمسكاً بمكانته العالمية على خريطة السياحة العالمية.

.... هذا ولم تدخر هيئة موانى البحر الأحمر جهوداً فى مواصلة التحديث والتطوير داخل هذا المينا، الذى يعتبر واجهة مشرقة للموانى السياحية فى مصر.

☆ ميناء الغردقة

.. الذى يعد الميناء السياحى الثانى فى مصر بعد ميناء شرم الشيخ والذى يحظى بأهمية كبرى .. نظراً لتشغيل خط الغردقة / ضبا وبه أرصفة بأطوال (١٦٠م) وعمق (٥ م).. وقد بلغت حركة السفن السياحية واليخوت (١١٤٠) يخت وسفينة .. كما بلغ عدد الركاب (١٦٥) ألف سائح وراكب خلال العام ذاته كما يرتبط الغردقة بشرم الشيخ بخط بحرى بواسطة العبارات السريعة التى تقطع المسافة ما بين الميناءين فى حوالى ساعة وربع تقريباً مما يسهل على السائحين سهولة وسرعة التنقل ما بين الميناءين.

.. وعن خطة التطوير التى بدأت فعلاً ويشهدها الميناء ليسطع أكثر على خريطة السياحة العالمية .. يقول اللواء/ صلاح الوليلى .. أن الميناء بصدد إضافة مساحات جديدة إليه بهدف توسيعه وذلك بالتنسيق مع الجهات المعاونة .. وحيث يشهد الميناء إفتتاح صالة جديدة للسفر بالإضافة إلى إقامة مجمع للخدمات داخل الميناء.

.. هذا ويجرى الآن تطوير السقالة الخشبية الموجودة فى الجزء الجنوبى من الميناء لتكون رصيفاً جديداً .. حيث يعد إضافة جديدة للميناء السياحى ويخدم الزيادة المطردة على الميناء فى الوقت الراهن.

☆ ميناء الطور

.. يستخدم هذا الميناء للسفن الصغيرة والمتوسطة .. وقد مر الميناء بمراحل تطورية حتى استحدث فيه نظام LANDLORD ليكون ميناءاً حديثاً فى خدماته.

☆ ميناء نويبع

.. ويقول سيادته عن هذا الميناء بأن نشاطه يتخصص فى نقل الركاب والبضائع بواسطة سفن الدحرجة والعبارات .. ويشتمل الميناء على أرصفة بطول (٢٦٠م) ويعمق (٨م) .. وقد بلغت حركة الركاب خلال العام الماضى (٥٢٦ ألف راكب) .. كما بلغت كميات البضائع المتداولة خلال العام ذاته (٣٢٤ ألف طن) بضائع محملة على الشاحنات والبرادات.

.. هذا ويشهد الميناء صفحة جديدة من أعمال التطوير فى الفترة المقبلة حيث يتم دراسة إنشاء رصيف جديد بجانب الرصيف الحالى ليسع أكثر من عبارتين نظراً للإقبال الكبير على الميناء، ونجاحه فى مواسم العمرة والحج مع إقامة عدد من الصالات والمظلات لخدمة الركاب والمسافرين براً عبر منفذ نويبع – العقبة.

★ ميناء سفاجا

فيحظى بنصيب كبير من التطوير والإشراق فى الفترة المقبلة حيث يعد بأن يصبح ميناء المستقبل، والمتنفس الصاعد لجنوب الصعيد .. حيث يتم الآن وضع دراسة لإنشاء ساحة للحاويات تساهم فى إنشاء بعض المناطق الصناعية داخل الميناء مع زيادة الكفاءة لاستقبال سفن الركاب السياحية داخل الميناء الداعد.

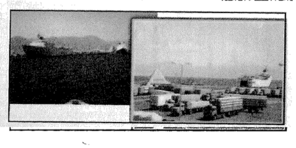
☆ ميناء شمال السخنة

.. وعن ميناء السخنة المنشأ حديثًا يؤكد رئيس الهيئة أن هذا الميناء الجديد يعد إضافة حقيقية للموانى المصرية، كما أنه سيحدث نقلة كبيرة لصناعة النقل البحرى .. وأن هذا الميناء تم بناءه على أساس متقدم جداً .. حيث تصل أطوال أرصفته إلى ٢٠٠٠ م بعمق يصل إلى ١٧م مما يسمح بإستقبال سفن الحاويات العملاقة والميناء مزود بأحدث معدات التداول بالإضافة إلى نظم التشغيل الحديثة بإستخدام الحواسب الآلية ونظم E.D.I

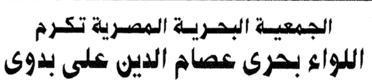
.. وهذا من المنتظر بعد طرح وتنفيذ المرحلة الثانية من الميناء أن يتحول الميناء إلى ميناء عالمى متميزاً يضع مصر بجدارة على خريطة الملاحة العالمية.

.. وهذا ويستطرد اللواء/ صلاح حديثه الممتد عن هذه الملحمة من الإنجازات واستعدادات الهيئة للمرحلة الجديدة أن الهيئة ملزمة بتنفيذ كافة الإتفاقيات الدولية التى تضمن سلامة وأمن الملاحة البحرية ولعل فى مقدمتها تطبيق قواعد ISPS CODE من أول يوليو الجارى حيث تم التنسيق مع معهد الأمن التابع للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا ومصلحة أمن الموانى لتطبيق المدونة الدولية فى تأمين الموانى والسفن وقد تم قطع شوطاً كبيراً فى هذا الصدد هذا علاوة على الاتفاقيات الدولية التى تحرص الهيئة على تنفيذها لتكسب الصفة العالمية ذات السمعة المشرفة لمصرنا الحبيبة.

.. وهنا ستتوقف رحلتنا مع اللواء/ صلاح الوليلى الذى لا يتوانى جهداً عن مواكبة التكنولوچيا العالمية فى مجال الملاحة البحرية. وتميز موانى البحر الأحمر ونتمنى لسيادته ولجميع العاملين التوفيق والإزدهار فى المرحلة المقبلة.







الجمعية البحرية المصرية تكرم اللواء بحرى عصام الدين على بدوى



عودتنا الجمعية البحرية المصرية أن تطرح فى كل ندوة تنظمها موضوعاً من صميم إهتمامات قطاع النقل البحرى للمناقشة. وكثيراً ما إتسعت دائرة الحوار لتضم رجال النقل البحرى ورؤساء مجالس إدارات الشركات العاملة بالقطاع ورؤساء هيئات الموانى لعرض المشكلات وتبادل الإقتراحات وإستنباط الحلول والخروج ببعض التوصيات . وكثيراً ما إختلف الأعضاء فى بعض الأمور ولكن الندوة الأخيرة التى نظمتها الجمعية فى ١٣ يونيه الماضى بالنادى السورى بالإسكندرية لم يكن موضوعها قابلاً للمناقشة أو لأن يختلف عليه إثنين فالإدارة الذكية والذكاء المتقد ووجهة النظر البعيدة وحب الناس والتواضع والإلتزام والإنضباط فى العمل كل هذه المقومات جعلت من ضيف الجمعية اللواء عصام الدين بدوى رئيس قطاع النقل البحرى مثالاً يحتذى به وقد قررت الجمعية تكريم هذا الرجل تقديراً لدوره البارز فى الإرتقاء بالموانى المصرية. إجتمع أعضاء الجمعية ورجال الأعمال والمهتمين بمجال النقل البحرى ليعبروا عن خالص إمتنانهم وتقدير هم للواء عصام بدوى.

إستهل دكتور / أحمد عبد المنصف رئيس مجلس إدارة الجمعية البحرية المصرية الندوة حيث رحب بالسادة الضيوف وباللواء/ عصام بدوى مؤكداً أن مصر غنية بمواردها ورجالها وأنه لابد من الإقتناع بأن لدينا قدرة عالية على تحقيق موازنة وتوازى مع موانى العالم.

وأضاف أنه قد تلاحظ وجود سباق بين الموانى المختلفة فى الفترة الأخيرة فى سبيل التحديث عن طريق الإستفادة من الموقع الجغرافى للموانى، ولكن ... الموانى وحدها لا تكفى فهى حصيلة التجارة الخارجية ولا شك أن ما يجرى فى الموانى المصرية من تطوير يقابلة نقص فى الصناعة والتصدير وبهذا سيظل هناك خلل فى الموانى وقال أنه نظراً لدور اللواء عصام بدوى البارز فى النهضة الشاملة بالموانى المصرية وتعاونه مع السادة رؤساء هيئات الموانى الذى يقع على عاتقهم حسن التطوير الجارى فى ظل قيادة معالى وزير النقل المهندس حمدى الشايب وجهده المبذول فى العمل على تذليل العقبات فنحن الآن نكرمه وندعوا له بمزيد من التقدم والتفوق والنجاح وقدم له درع التقدير من الجمعية .

أما اللواء/ محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية فقد قدم الشكر للدكتور/ أحمد عبد المنصف على إتاحة هذا اللقاء للتعبير عن خالص الإمتنان للواء/ عصام بدوى وقال لا أجد كلاماً يوفى حقه حيث لا أجد أجمل مما قيل عنه ولكن أضيف أن حب الناس والإنضباط منذ تولى القطاع إنما هو من أهم سمات اللواء / عصام بدوى كما أن إستراتيجية تطوير وتحديث الموانى كانت نتاج خطط مدروسة ولها موازنتها حيث أغلبها من التمويل الذاتى للميناء بتوجيهات من اللواء عصام بدوى والمهندس حمدى الشايب مؤكداً أن ميناء الإسكندرية مثل باقى وكافة الموانى تسير مع عجلة التطوير كما هو الحال مع الموانئ الأخرى حيث أن هناك عمل غير عادى فى ميناء دمياط وتطورات فى القطاع الركاب والسياحة بميناء بورسعيد كما يتم التطوير بمستوى راق جداً بموانى البحر الأحمر مشيراً إلى التطوير الجارى بميناء نويبع لتداول البضائع.

وأضاف اللواء صلاح الوليلى رئيس هيئة موانى البحر الأحمر أن اللواء عصام بدوى إنما هو الإدارة الذكية ، والذكاء المتقد ووجهة النظر البعيدة وقال أنه يدفعنا لعمل أشياء غير نمطية بل وتنسب هذه الأعمال إلينا، وكم من قرارات لم تكن لتؤخذ لو لا دعمه ومؤازرته لقطاع النقل البحرى وتفهمه للمخطط العام لتطوير الموانى المصرية.

كما حرصت بعض الشركات على الحضور فقد قدمت الشركة المصرية لبناء وإصلاح السفن خالص الشكر والتقدير للواء عصام بدوى لدعمة ومساندته للقطاع ومتابعته للشكاوى والإقتراحات وأشادت بسعة أفقه حيث يعمل دائماً على حل أية مشكلات وقدمت الشركة هدية تذكارية تعبيراً عن تقديرها للواء عصام بدوى.

وقد عقب اللواء عصام بدوى على كلام الحاضرين قائلاً: أشكركم جميعاً على هذا التكريم الذى هو بمثابة تكريم لنا جميعاً حيث أن مسيرة النجاح تسير بقوة سواعدنا معاً (لأن الإيد لوحدها ما تسقفش) و أنا أقوم بأداء واجبى والحمد لله.

وحيث أن ثلث الدخل القومى يأتى من خلال النقل البحرى فإن الطفرة لن تتم إلا من خلال دراسات علمية ليستمر النجاح، من هنا جاء القرار الوزارى رقم ٢٠٤ بتشكيل لجنة من خبراء النقل البحرى لإعادة تقييم ودراسة الموانى البحرية المصرية.

وبالفعل تم تكليف مجموعة من بيوت الخبرة لعمل الدراسات اللازمة والتى من خلالها وصلنا إلى ما نحن عليه الأن.

وأكثر من إهتم بهذه الدراسات هو المهندس حمدى الشايب الذى يبذل قصارى جهده للإنتقال بالموانى المصرية إلى جيل متقدم من الموانى والوصول بها إلى موانى الجيل الثالث والرابع والذى لولاه ما كان لهذا النجاح فى تطوير الموانى أن يتم.

... وأضاف أنه قد تم وضع صياغة السياسة القومية للموانى والتى أقرها المجلس الأعلى للموانى فى (٣٠ أغسطس ٢٠٠١) والتى كان قوامها : " تعمل هيئات الموانى على أساس مبدأ الحيازة للبنية التحتية (المملوكة للدولة) حيث يكون لهيئة الميناء وحدة إقتصادية مستقلة وتكون ذات إكتفاء مالى ذاتى فتقدم الخدمة لمستخدمى الميناء بدقة وكفاءة وسرعة وبأقل تكلفة من خلال مشاركة القطاع الخاص" حيث يكون دور الميناء فى ظل مفهوم الـ :- (LAND LORD).

* تنظيم الحركة ومراقبة التشغيل.
* التخطيط والتطوير وإقامة الإنشاءات والإشراف على صيانتها.
* تفويض القطاع الخاص بتقديم خدمات التشغيل والصيانة والخدمات المساعدة.
* مراقبة المشغلين للتأكد من الإلتزام بمتطلبات حماية البيئة والسلامة.
* العمل على توفير أحدث المعدات وأنسبها من خلال عقود التشغيل.
* رفع كفاءة الموارد البشرية بوضع معايير للعمالة ومراقبة البرامج التدريبية.
* إلزام المشغلين بإستخدام أحدث وسائل تكنولوجيا المعلومات.
* تطبيق الأسلوب الإقتصادى التجارى فى الإدارة.



اللواء محمد احمد إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية يقدم درع الميناء للواء عصام بدوى بمناسبة حفل التكريم ويظهر فى الصورة اللواء مصطفى رفعت

وقال أنه من المتوقع عند تنفيذ البرنامج أن يلاقى معارضة من جهات متعددة وذلك من خلال التجارب السابقة ولكن يجب ألا يؤثر ذلك على المضى فى تنفيذ البرنامج.

كما أنه من المتوقع أيضاً أن تظهر بعض السلبيات والمصاعب ولكن يجب أن يكون هناك قناعة بأن العائد النهائى أكبر بكثير من تلك السلبيات.

غير أن تنفيذ برنامج إعادة الهيكلة سوف يحقق نتائج ذات عائد مباشر ونتائج ذات عائد غير مباشر.

العائد المباشر:

* عدم تحمل الدولة لأى موازنات خاصة بالموانى سواء للتكلفة الجارية أو للمشاريع المستقبلية (فيما عدا الطرقات الملاحية وحواجز الأمواج).
* تعظيم العائد المسدد للدولة من إستغلال أصول الموانى.

العائد غير المباشر:

* إسناد أعمال وخدمات الموانى للقطاع الخاص من خلال عقود إمتياز محكمة سوف يوفر خدمات مميزة وبأسعار منافسة وفى أزمنة منخفضة.
* تقليل الفاقد والهالك الناتج عن تواضع مستوى الخدمة والعمالة وتواضع الخبرة.
* تحسين بيئة الموانى مما سيكون له إنعكاس على القدرات التسويقية.
* ظهور مشاريع للقيمة المضافة مما سيعظم (حركة الترانزيت) وفتح فرص للعمالة.
* ظهور مجتمع الميناء الإلكترونى سوف يسهم فى خفض تكلفة الخدمات وزمنها.
* سرعة تدفق البضائع عبر الميناء سوف ينعكس على مدى حجم المخزون الإستراتيجى لأى صناعة وهو مؤشر لرأس المال الراكد.
* إستخدام النظام المحاسبى التجارى ومتطلبات العملاء سوف يسهم فى تطوير الموانى بشكل دائم.

وهذه الفوائد غير المباشرة يمكن ترجمتها من الناحية المالية إلى:

* خفض التكلفة اللوجستية للصادرات والواردات مما يساعد على منافسة المنتج المصرى خارجياً ورواج الواردات داخلياً.
* خفض حجم المخزون للصناعات المختلفة علماً بأن المخزون الإحتياطى لمكونات الصناعات المختلفة يجمد ما يوازى ٢٠٠ مليون دولار سنوياً.
* تفادى آثار التلوث البيئى بين الحين والآخر والآثار المترتبة عليه.
* خفض حجم الخسائر الناتجة عن عدم الإلتزام بمتطلبات السلامة فى المجالات المختلفة.
* خفض فى بوالص التأمين.

وفى ختام الندوة قدم الدكتور احمد عبد المنصف درع التقدير للواء عصام بدوى كما قدمت له هيئة ميناء الإسكندرية والشركة المصرية لإصلاح وبناء السفن هدايا تذكارية تعبيراً عن تقديرهم وإمتنانهم له

★★★



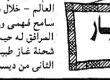
جانب من الساده الحضور حفل التكريم والندوة



الدكتور احمد عبد الناصر رئيس الجمعية يقدم هدية رمزية إلى اللواء عصام بدوى بمناسبة تكريمه



جانب من السادة الحضور فى الندوة والتكريم



تصدير الغاز المصرى إلى اسبانيا

يتم بدمياط إفتتاح مشروع تصدير الغاز الطبيعى المسال – الذى يعتبر أكبر مصنع للإسالة فى العالم – خلال شهر نوفمبر القادم حيث يتم التصدير إلى أسبانيا ، وذلك بعد إجتماع المهندس سامح فهمى وزير البترول مع هونو ريتولوياز رئيس شركة يونيون فينوسا الأسبانية والوفد المرافق له حيث تمت متابعة الجدول الزمنى للعمل فى المشروع ، وأشار الوزير إلى أن أول شحنة غاز طبيعى مسال سيتم تصديرها لأول مرة فى تاريخ مصر إلى أسبانيا خلال الأسبوع الثانى من ديسمبر القادم.

مجلس الوحدة العربية الإقتصادية

عقدت الدورة ٧٩ العادية لمجلس الوحدة الإقتصادية العربية على المستوى الوزارى بمقر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية برئاسة الأردن ومشاركة وزراء المالية والإقتصاد فى سوريا والسودان ، وألقى عمرو موسى الأمين العام للجامعة كلمة الإفتتاح التى أكد فيها أهمية التشاور مع مجلس الوحدة الإقتصادية العربية فى كيفية إدارة الأمور الإقتصادية والإجتماعية أنه سيتم فتح أبواب الجامعة للمجتمع المدنى للمشاركة فى الإجتماعات الخاصة بذلك .

عمرو موسى

وقد أشار الدكتور أحمد جويلى أمين عام المجلس فى كلمته إلى التدهور فى مستوى الدخل القومى منذ الثمانينيات بالدول العربية مما يدعو إلى العمل الجاد فى المجالين الإقتصادى والإجتماعى خاصة بعدما تبنى المجلس إستراتيجية كاملة للعمل الإقتصادى العربى فى عام ٢٠٠١ ولمدة العشرين عاماً المقبلة ، ووضع برنامج تنفيذى بها ، كما أنه من الضرورى تنمية حجم الإستثمارات فى العالم العربى الذى يصل إلى ١٤٠ مليار دولار بزيادة حوالى ٧٠ مليار دولار كل عام لإستيعاب المعدلات المتزايدة فى أعداد الباحثين عن العمل ورفع مستوى الحياة والتنمية فى البلاد العربية .

أحمد الجويلى

كابل بحرى بطول ١٢٠ الف كيلو متر

تسهم ١٦ شركة عالمية فى مشروع إنشاء الكابل البحرى الذى سيربط بين جنوب شرق أسيا والشرق الأوسط وأوروبا ، ويبدأ هذا الكابل التى تبلغ مسافته أكثر من ١٢٠ألف متر من سنغافورة إلى فرنسا ، وتصل تكلفته إلى نصف مليار دولار ، ويستخدم هذا الكابل فى الإتصالات ونقل البيانات والمعلومات بسرعة هائلة عبر شبكة الإنترنت وقنوات التليفزيون، ويدخل هذا الكابل حيز الخدمة بنهاية العام القادم.

قمر البحث العلمى الصناعى

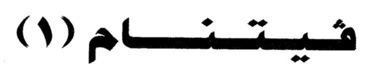
ألقى الدكتور مفيد شهاب وزير التعليم العالى والدولة للبحث العلمى محاضرة بمكتبة الإسكندرية فى إطار المنتدى الثقافى للمكتبة برئاسة الدكتور جابر عصفور تحت عنوان "البحث العلمى والتطور الثقافى للمكتبة" وبحضور الدكتور محمد عبد اللاه رئيس جامعة الإسكندرية.

وقد صرح الوزير بأنه سيتم قبل نهاية العام الجارى إطلاق القمر الصناعى (سات ١) و (سات ٢) الخاص بالبحث العلمى والمخصص للأغراض السلمية ، كما سيتم التوقيع النهائى على إتفاقية التعاون العلمى مع الإتحاد الأوروبى خلال الشهر الجارى بعد تصديق مجلس الشعب عليها

د/ مفيد شهاب

إنشاء مناطق مؤهلة فى مصر

يجرى إتخاذ الخطوات النهائية للبدء فى تنفيذ إتفاقية إنشاء المناطق المؤهلة فى مصر والمسماه QIZ ، وذلك بعد توقيع مصر والولايات المتحدة الأمريكية على هذه الإتفاقية التى تسمح بدخول الصادرات المصرية إلى الولايات المتحدة بدون رسوم جمركية مع بدء تطبيق إتفاقية منظمة التجارة العالمية . وقد رشحت مصر ٦ مناطق صناعية مؤهلة إلا أن الولايات إقتصرت بدء تطبيق الإتفاقية فى مدينتى العاشر من رمضان وبورسعيد.



د. مصطفى عبد العزيز رئيس قسم دعم المعاهد البحرية - المنظمة البحرية الدولية (سابقا)



عزيزى القارئ أرجو أن تسمح لى بالتوقف لفترة قصيرة عن متابعة سلسلة المقالات التى تستعرض الإتفاقيات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية لاستعرض بعضاً من ذكرياتى عن دول زرتها خلال العقدين الأخيرين من القرن الماضى. وبالرغم من أن هذه الذكريات قد تبدو بعيدة عن الإتجاه الذى إتخذته فى المقالات العشرين السابقة التى تناولت المنظمة البحرية الدولية والإتفاقيات البحرية التى صدرت عنها . إلا أنها لن تخلو من بعض من المعلومات العامة عن صناعة النقل البحرى فى هذه الدول وخاصة ما تعلق منها بتدريب وتعليم الكوادر البحرية. وتمييزا لهذه المقالات عن مقالات المنظمة البحرية الدولية إخترت لها عنوان ذكريات.

تبدأ سنوات العمر الأولى للإنسان بالإهتمام بتكوين المعرفة وذلك من خلال المراحل الدراسية المختلفة ، ثم يلحق بتكوين المعرفة فى المرحلة التالية مرحلة بناء الخبرات بعد أن يبدأ الفرد فى توجيه المعرفة التى حصل عليها أو بعضاً منها فيما يقوم به من عمل . ويتلازم الإهتمام ببناء المعرفة مع تنمية خبرات الإنسان على مدى سنوات عمره مع إختلاف نسب المزج بينهما وفقاً لإختلاف الإهتمامات والأهداف لكل فرد.

بتقدم العمر يبدأ إهتمام الفرد ببناء المعرفة وتنمية الخبرات فى الإنخفاض ، حتى إذا ما وصل أو إقترب من مرحلة التقاعد - ولا نقصد بها بلوغ سن معين بل نقصد بها المرحلة التى يبدأ فيها الإنسان فى الشعور بأنه لن يستطيع أن يقدم لمجتمعه ما إعتاد تقديمه من خبرات بنفس المستوى الكمى على الأقل - تبدأ مساحات أكبر من الفراغ فى الظهور فى حياة الفرد يزداد إتساعها بمرور السنوات، وهنا يجب على الفرد التفكير جدياً فى كيفية ملء هذه الفراغات بأنشطة جديدة تجنباً للعديد من الآثار النفسية التى قد تؤثر عليه سلباً، وهو أمر شائع فى الكثير ممن تقاعدوا ولاشك أن هناك العديد من الأنشطة والهوايات التى يمكن من خلالها ملأ هذه الفراغات ، فالإهتمام بهوايات جديدة أو زيادة الإهتمام بهوايات كانت تشغل جزء بسيط من وقت الفراغ يقضى غالباً على الإكتئاب الذى قد يصاحب السنوات الأولى من التقاعد . فهوايات مثل جمع طوابع البريد أو الإهتمام بتنسيق الحديقة أو زراعة الأزهار والخضر أمر عادة ما يشغل أجزاء كبيرة من مساحة الفراغ المتاح ، بل إنها فى كثير من الحالات تشعرك دائماً بأن هناك الكثير الذى لم يكتمل بعد والذى يحتاج لجهودك فى الأيام المقبلة، ومثل هذا الشعور هو أول درجات القضاء على السأم والإكتئاب.

فى محاولة لملء مساحات من الفراغ بدأت تتزايد فى الأسابيع الأخيرة رجعت لعديد من الأوراق التى كنت أدون بها بعضاً من أفكارى وملاحظاتى فى سفرياتى العديدة لمختلف دول العالم على مدى العقدين الأخيرين من القرن الماضى. وبدأت فى قراءة بعضاً من هذه الأوراق، ولا يمكننى أن أصف لكم كم إستمتعت بهذه القراءة ، وجال بخاطرى أن أشرككم معى فى بعض ما جاء بهذه الأوراق.

واليوم أستأذنكم فى إستعراض مهمة قصيرة قمت فيها بزيارة لجمهورية فيتنام الإشتراكية لتقييم أنشطة التعليم والتدريب البحرى بها ودراسة إمكانيات الدعم الذى يمكن للمنظمة البحرية الدولية أن تقدمه لها فى هذا المجال. لا أدرى لماذا أبدأ هذه المقالات بدولة فيتنام بالذات، فهى ليست أول الدول التى زرتها ولا هى أخرها ، وهى ليست أهم هذه الدول ولا هى أقلها أهمية. لعله الإتفاع المتزايد فى أحداث مقاومة القوات الأمريكية وقوات التحالف بالعراق، والتحذير المتكرر سواء داخل الولايات المتحدة أو خارجها من تكرار تجربة الأمريكيين مع فيتنام، ولنا عودة لهذا الموضوع فى نهاية هذه الزيارة.

إرتبطت فيتنام فى ذهنى منذ مطلع الشباب بعديد من العلامات التى حفرت فى ذاكرتى مثل منطقة الهند الصينية، حرب التحرير الفيتنامية ضد الفرنسيين فى الخمسينات ، حرب التحرير ضد الأمريكيين منذ أوائل العقد السادس، هوشى منه ذلك الأسطورة وعديد من النقاط التى إحتلت مكاناً فى ذاكرتى منذ أوائل الخمسينات من القرن الماضى فى بداية أعوام الشباب.

كانت هذه مقدمة قصيرة لبيان مدى سعادتى عندما كلفت فى ربيع عام ١٩٩٦ بزيارة لفيتنام ضمن مهمة لبعض دول جنوب شرق آسيا تضمنت أيضاً زيارة كل من هونج كونج وأندونيسيا بهدف تقييم المعاهد البحرية وإمكانيات التدريب والتعليم البحرى فى هذه الدول، والتعرف على ماهية المساعدات التى يمكن أن يقدمها برنامج التعاون الفنى بالمنظمة البحرية الدولية لدعم هذه الدول فى مجال التعليم والتدريب البحرى، وخطط لهذه المهمة شهر سبتمبر من نفس العام.

إستحضرت هذه الذكريات بينما كانت الطائرة تقلنى من سنغافورة إلى هانوى عاصمة فيتنام فى رحلة إستغرقت حوالى ساعتين وذلك فى نهاية هذه المهمة بعد زيارة كل من هونج كونج وأندونيسيا .

كان الوقت منتصف نهار السبت ٢٦ سبتمبر عام ١٩٩٦ عندما توقفت الطائرة فى مطار هانوى ، والحق أننى كنت قد خططت لقضاء عطلة نهاية الأسبوع فى فيتنام التى أزورها لأول مرة بدلاً من قضائها فى أى من أندونيسيا أو هونج كونج التى سبق لى زيارتها عدة مرات، وهكذا منيت نفسى أثناء تحليق الطائرة بعطلة ممتعة لنهاية الأسبوع قبل أن أبدأ مهام عملى صباح يوم الإثنين وفقاً للمخطط التفصيلى للمهمة.

هبطت الطائرة فى المطار المتواضع للعاصمة هانوى ، ونزلت من الطائرة لأجد سيارة أتوبيس قديمة ومتهالكة أقلتنى مع العدد المحدود نسبياً من الركاب إلى المبنى الصغير للمطار. وقفت ضمن الطابور القصير الواقف أمام ضابط الجوازات ، وعيناى تتلفت حولى باحثاً عن أى شخص يكون فى إنتظارى كما جرت العادة فى مثل هذه المهام خاصة وأن السلطات الفيتنامية قد وعدت بذلك. وأخيراً وجدت نفسى أمام ضابط الجوزات الذى لا يعرف سوى كلمات معدودة من اللغة الإنجليزية ويعتمد أساساً على قراءة بيانات جواز السفر، ومع ذلك وبالرغم من جواز السفر الأزرق الصادر عن الأمم المتحدة والترتيبات السابقة للزيارة، لم يشفع لى كل ذلك فى إنهاء الإجراءات فى وقت مناسب، وبقيت واقفاً أمامه لفترة تزيد عن عشر دقائق لم أتفوه أنا فيها سوى بكلمتين أو ثلاث بينما لم يتوقف هو عن تصفح جواز السفر الأزرق وإعادة تصفحه مرة بعد أخرى، ويبدو أنه لم يسبق له أن تعامل مع مثل هذا الجواز . قد يكون إحساسى بطول الفترة نجم عن عدم ظهور أى شخص فى إنتظارى فى هذا البلد التى تمثل اللغة عائقاً للإتصال والتفاهم مع سكانه.

أخيراً سمح لى ضابط الجوازات بالدخول لأبدأ رحلة البحث عن الحقيبة وعن ضابط الإتصال المنتظر، وأخيراً وجدت الحقيبة ولكنى لم أجد ضابط الإتصال.

بدأ القلق يساورنى بعد مغادرتى المنطقة الجمركية وخروجى إلى صالة إستقبال القادمين من الخارج خاصة بعد أن تضاءل أملى فى العثور على هذا الشخص المفروض أن يكون فى إنتظارى، وتزايد قلقى مع ملاحظتى تعذر التفاهم باللغة الإنجليزية أو الكلمات الفرنسية المحدودة التى أعرفها. وقررت أن أستمر فى الإنتظار خاصة وأن اليوم عطلة ولا أمل فى الإتصال تليفونياً بالسلطات البحرية التى سأقوم بزيارتها . مرت الدقائق لتكتمل ساعة بعد خروجى من المنطقة الجمركية إلتف فيها حولى سائقى سيارات الأجرة الذين بدأوا فى جذبى من يدى وملابسى وإستخدام الإشارات باليد والرأس عوضاً عن الكلام وكل منهم يحاول إستقطابى فى محاولة لكى أستقل سيارة الأجرة الخاصة به ، وكلما زادت محاولات جذبى كلما زاد قلقى حتى من إستخدام أى من هذه السيارات.

توجهت إلى مكتب إستعلامات المطار ولحسن حظى وجدت به شاباً يتكلم بعض الكلمات الإنجليزية ، وحاولت أن أوضح له الموقف وطلبى توفير سيارة أجرة من خلالهم بعد أن يخطر السائق بإسم الفندق الذى أخطرت برقياً بإسمه لحسن الحظ. بدا الشاب مهتماً بهذه المشكلة، وبدأ البحث عن سائق له القدرة على تفهم بعض الكلمات الإنجليزية بما يحقق تأمين وصولى بسلام إلى الفندق، وبعد إختيار السائق أخذ رقم سيارته وأفهمه المطلوب، ثم أعطانى رقم تليفونه بعد أن طلب منى ضرورة إخطاره بمجرد وصولى للفندق

حتى لا يترتب على عدم الإتصال إتخاذ إجراءات تجاه السائق.

حمل السائق الحقيبة وأسرع خارجاً متجهاً إلى سيارته وأنا بالكاد ألهث خلفه وكأنه يخاف أن أغير رأيى ولا أستقل سيارته . السيارة حديثة نسبياً بل أكاد أقول أحدث السيارات الواقفة فى المطار، ولا تندهش صديقى القارئ فعدد السيارات الواقفة فى المطار محدودة للغاية ، أما السائق فشاب صغير فى مقتبل العشرينات بشوش، وبمجرد ركوبى فى السيارة وقبل أن يتحرك إستخدم كل ما فى جعبته من كلمات إنجليزية وإشارات باليد لكى يستأذن فى أن يأخذ أخته معنا إلى المدينة، وترددت لحظة فى الموافقة إلا أن الترتيبات التأمينية التى إتخذها موظف الإستعلامات بالمطار شجعتنى على الموافقة على طلبه، وتحرك لأمتار قليلة قبل أن يتوقف لتصعد بجواره شابة فى العشرينات أيضاً وفقاً لتقديرى ، وإن كان يصعب فى الكثير من الأحيان تقدير أعمار سيدات جنوب شرق آسيا. جلست الفتاة صامتة تقريباً طوال رحلتنا لوسط المدينة، أما السائق فلم يتوقف تقريباً عن الحديث بالكلمات القليلة التى يعرفها وبالإشارات والضحكات، وأوضح لى أن أخته تعمل بالمطار.

المسافة من المطار إلى الفندق طويلة نسبياً خاصة مع سائق وأخته لا توجد من وسيلة للحديث معهم سوى بعض الكلمات القليلة . بعد مسافة قصيرة سلكت السيارة طريقاً سريعاً بعد أن مرت من خلال بوابة لرسوم إستخدام الطريق التى قمت بدفعها والتى تبلغ ٢٠٠٠٠ دونج أى ما يساوي حوالي دولارين.

بعد إنتهاء الطريق السريع دخلنا فى شبكة الطرق داخل المدينة. السائق لا يكاد يرفع يده عن آلة التنبيه. كثافة عالية جداً من السكان ، فى الطريق عدد كبير جداً من الدراجات يركبها كافة الأعمار والأجناس ، وإلى جوارها عدد لا بأس به من الدراجات البخارية وعدد قليل من السيارات معظمها من السيارات القديمة المتهالكة، الدراجات حولك فى كل مكان يركبها الأطفال من سن السابعة أو السادسة إلى الكهول فى السبعين من أعمارهم، يركبها النساء بنفس درجة كثافة ركوب الرجال لها أو أكثر ، ويركب الدراجة الواحدة فى بعض الحالات شخصين أو ثلاثة أشخاص ولا تتبع أية قواعد للمرور. هكذا تعرفت فى أول ساعة لتواجدى فى مدينة هانوى على أسباب هذا الضجيج العالى غير العادى لأصوات آلات التنبية. معظم السكان يلبسون على رؤسهم القبعات المصنوعة من القش ذات الشكل المخروطى المفلطح الذى عرف بها الڤيتناميين ، ويلفون الوجه (الأنف ومنطقة الفم) بقطعة من القماش.

أخيراً وبعد أكثر من نصف ساعة وصلت السيارة إلى الفندق ، وبالرغم من أنه فندق خمسة نجوم إلا أنه يقع كما يبدو فى أحد المناطق الشعبية. الفندق لايمكن بأى حال أن يقارن بأى من فنادق النجوم الخمسة في أي دولة من الدول، وبالمناسبة فإن أسعار الفنادق هنا عالية للغاية إذ يبلغ سعر الغرفة العادية مائة وستون دولار أمريكى (أسعار سبتمبر ١٩٩٦) ولا أدرى إذا ما كانت هذه الأسعار الخاصة بالزائرين الأجانب فقط.

وجدت بالفندق رسالة من الشخص الذى كان من المفروض أن يكون فى إستقبالى بالمطار يطلب فيها منى الإتصال تليفونياً. قبل أن أتصل بضابط الإتصال إتصلت برجل الإستعلامات بمطار هانوى لأشكره ولأطمئنه على سلامة وصولى للفندق، ثم إتصلت بضابط الإتصال وبعد إعتذار عن عدم تمكنه من إنتظارى فى المطار نظراً لعطل أصاب دراجته البخارية، وعندما تم إصلاحها كان الوقت قد تأخر كثيراً فآثر أن يترك لى هذه الرسالة بالفندق ، وأخبرنى أنه سيمر على صباح الإثنين فى الساعة الثامنة ليصحبنى على دراجته البخارية (نفسها) إلى أولى زياراتى بالعاصمة الڤيتنامية لوزارة النقل، وتخيلت نفسى راكباً وراء هذا الشخص على دراجته البخارية وأسرعت برفض عرضه وخيرته بين أن يأتى للفندق ليصحبني في سيارة أستأجرها أنا لهذا الغرض أو أن يأتى للفندق ليصف لسائق هذه السيارة المستأجره كيف يقلنى لهذا المكان على أن يتبعها هو بدراجته البخارية.

صعدت إلى غرفتى وبعد إستراحة قصيرة هبطت لإستكشاف الفندق والتعرف على أية أنشطة سياحية متاحة خلال عطلة نهاية الأسبوع ، إلا إنه لم يمكنى معرفة مدى توفر أي منها . قد يعود ذلك إلى عدم توفرها. أو قد يكون ذلك بسبب صعوبة إجراء أى حوار مع موظفى الفندق، فبمجرد نطقى بكلمات إنجليزية حتى يبعثوا فى طلب أحد الأفراد للتفاهم معى والتعرف على مطالبى، وحتى هذا الفرد وجدت دائماً صعوبة فى التفاهم معه.

بالرغم من أن إسم الفندق «الفندق على شاطىء البحيرة» وهو الأمر الذى كان قد بعث فى أملاً فى قضاء وقتاً جميلاً على شاطىء هذه البحيرة (المزعومة)، وإذ بى أكتشف أنها مساحة كبيرة من الطمى المشبع بالمياه لا يوجد بجوارها سواء من جانب الفندق أو من جوانبها الأخرى أى مظهر من مظاهر الحياة، وهكذا فقدت الأمل فى أية أنشطة ترفيهية داخل الفندق.

فى صباح الأحد بعد أن فقدت الأمل فى الفندق، حاولت أن أجرب حظى خارج الفندق وبعد تناول طعام الإفطار قررت أن أخرج للتجول في المنطقة المحيطة به. لم يمضى سوى أقل من نصف ساعة لأتأكد بعدها من صعوبة التحاور مع أى شخص، صعوبة تتجاوز بكثير الصعوبة التى لاقيتها بالأمس فى الفندق. الأفراد تبدو عليهم الطيبة وعادة ما يلاقونك بإبتسامة على وجوههم، ولكن هل تكفى الإبتسامة للتواصل معهم؟ إن اللغة تمثل عائقاً كبيراً لإمكانية الإتصال.

وعدت إلى الفندق بعد أن كللت آمالى فى التعرف على المدينة بالفشل الذريع. وفشلت كل مخططاتى فى قضاء عطلة نهاية الإسبوع فى التعرف على مدينة هانوى، ولم يبقى أمامى سوى العودة للفندق لأقضى هذه العطلة فى القراءة ومشاهدة برامج التليفزيون، وهكذا أتيحت لى فرصة لإستكمال القراءة عن جمهورية ڤيتنام الإشتراكية. أرى أن تشاركونى تلخيصاً لبعض هذه البيانات والمعلومات، وفى هذا الشأن فإنه من الجدير بالذكر أن هذه البيانات ترجع أساساً إلى التاريخ الذى تمت فيه هذه الزيارة أى سبتمبر ١٩٩٦ ما لم ينص فى المقال إلى أنه قد تم تحديث هذه البيانات.

تقع جمهورية ڤيتنام الإشتراكية على الحد الشرقى لشبه جزيرة الهند الصينية فى جنوب شرق آسيا يحدها من الشمال جمهورية الصين الشعبية ومن الغرب كل من دولتى لاوس وكمبوديا ومن الجنوب والشرق بحر الصين.

تبلغ مساحة فيتنام حوالى ٣٣١ ألف كيلو متر مربع. بلغ عدد السكان فى عام ١٩٩٨ حوالى ٧٨ مليون نسمة ومن الجدير بالذكر أن عدد السكان عام ١٩٩٣ كان ٧١ مليون نسمة، أى أن عدد السكان إزداد بأكثر من سبعة ملايين نسمة (حوالى ١٠٪) على مدى خمس سنوات فقط، وإذا أخذنا هذه الزيادة فى الاعتبار فإنه من المتوقع أن يكون عدد السكان قد تعدى ٨٥ مليون نسمة عام ٢٠٠٣.

المدن الرئيسية وفقاً لتعداد السكان هى «هوشى منه» (سايجون سابقاً)، وكانت دائماً عاصمة الجزء الجنوبى من البلاد ، ويصل تعداد سكانها لحوالى أربعة ملايين نسمة، يليها مدينة هانوى - العاصمة - ويصل تعداد سكانها لحوالى ثلاثة ملايين نسمة، أما ثالث المدن فهى مدينة هايفونج وتعتبر الميناء الرئيسى لفيتنام وتعداد سكانها حوالى مليون ونصف مليون نسمة، بينما ينخفض تعداد السكان فى المدن التالية فى الأهمية إنخفاضاً كبيراً، فالمدينة الرابعة وفقاً لتعداد السكان هى «دانانج» وتعداد سكانها حوالى ٣٧٠ ألف نسمة فقط.

العملة المستخدمة فى فيتنام هي New Dong، وسعر صرف الدولار الأمريكى ١٤٠٠٠ دونج جديد لكل دولار (ديسمبر ٢٠٠٠)، ومن الجدير بالذكر أن العملة الفيتنامية خفضت فى نوفمبر ١٩٨٥ (الدونج الجديد يساوى ١٠ دونج مما كان يستخدم قبل هذا التاريخ).

فى عام ١٩٩٩ بلغ تعداد القوى العاملة فى ڤيتنام حوالى ثمانية وثلاثين ونصف مليون نسمة منها حوالى ستة وعشرين ونصف مليون نسمة يعملون فى مجالات الزراعة والغابات وصيد الأسماك، ثلاثة ونصف مليون نسمة يعملون فى الصناعة، مليونين ونصف نسمة يعملون فى التجارة، مليون نسمة فى التعليم، مليون نسمة فى الصناعات الإنشائية ومليون نسمة فى النقل والإتصالات، المحاصيل الزراعية الرئيسية وفقاً لتقديرات عام ١٩٩٩ هى الأرز وقصب السكر والخضروات والفواكه ويصل الناتج السنوى لصيد الأسماك لحوالى ١,٧ مليون طن مترى. أما بالنسبة لناتج الصناعات التعدينية عام ١٩٩٩ فأهمها البترول الخام (حوالى ١٥ مليون طن) والفحم (حوالى ٩ مليون طن). أهم النواتج الصناعية هى السكر الخام والجعة والسجائر والأسمنت والأسمدة الكيماوية. بلغ الدخل من الأنشطة السياحية عام ١٩٩٧ ثمانية وثمانون مليون دولار أمريكى.

بلغت قيمة إجمالى الصادرات الڤيتنامية عام ١٩٩٩ حوالى ١١٥٤٠ مليون دولار أمريكى، وأهم هذه الصادرات البترول الخام والأرز والمطاط والبن والمنتجات البحرية والمشغولات اليدوية. الواردات الفيتنامية عن نفس العام بلغت قيمتها حوالى ١١٦٢٣ مليون دولار أمريكى، وأهمها الأسمدة والمنتجات البترولية والصلب والآلات وقطع الغيار.

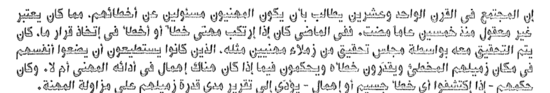
الأرقام التالية توضح البيانات المتعلقة بأعداد المدرسين والطلبة فى مراحل التعليم المختلفة عام ٩٧/ ١٩٩٨. بالنسبة للتعليم الأولى بلغ عدد الطلبة ٢٢٤٥ ألف طالب و٩٥ ألف مدرس. عدد الطلبة فى التعليم الإبتدائى حوالى عشرة ونصف مليون طالب وحوالى ٣٢٥ ألف مدرس، وفى التعليم الثانوى بلغ عدد الطلبة حوالى ستة ونصف مليون طالب و٢٢٧ ألف مدرس، أما عدد الطلبة فى التعليم الفنى فكان ١٨٠ ألف طالب وعشرة آلاف مدرس، وأخيراً بلغ عدد الطلبة فى التعليم العالى حوالى نصف مليون طالب وعدد المدرسين ٢٤ ألف مدرس وأستاذ جامعى.

ارجو ان لا تكون هذه الارقام والبيانات قد اصابتك بالملل عزيزى القارىء، ولذا سأتوقف عند هذا الحد واعدك بمقال اكثر تشويقا عن زيارة فيتنام فى الشهر القادم.

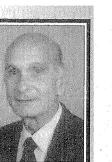
تجريم العاملين فى البحر



عن مجلة BIMCO BULLETIN SAN 2004



إن المجتمع فى القرن الواحد وعشرين يطالب بأن يكون المهنيون مسئولين عن أخطائهم، مما كان يعتبر غير معقول منذ خمسين عاماً مضت. ففى الماضى كان إذا إرتكب مهنى خطأ" أو أخطأ" فى إتخاذ قرار ما، كان يتم التحقيق معه بواسطة مجلس تحقيق من زملاء مهنيين مثله، الذين كانوا يستطيعون أن يضعوا أنفسهم فى مكان زميلهم المخطئ ويقدّرون خطأه ويحكمون فيما إذا كان هناك إهمال فى أدائه المهنى أم لا. وكان حكمهم - إذا إكتشفوا أى خطأ جسيم أو إهمال - يؤدى إلى تقرير مدى قدرة زميلهم على مزاولة المهنة.



عميد بحرى متقاعد
عبد العزيز أبو قنديل

فمثلاً، فى حالة وقوع خطأ من طبيب جراح أو خطأ فى تشخيص المرض أو وصف العلاج من طبيب عام، فإن مجلس التحقيق الطبى عليه أن يقرر ما إذا كان ذلك نتيجة خطأ غير مقصود نتج عن سوء الحكم فى الإحتمالات، أو أنه كان نتيجة إهمال أو جهل بالمبادئ الطبية الأوّلية. وبالمثل، فإنه إذا كان المذنب ربّان سفينة فُقدت، فإن زملاءه فى المهنة الذين يحققون فى الحادث يستطيعون بحكم خبرتهم تقرير ما إذا كانت السفينة فقدت نتيجة فشل أو جهل بالعمل البحرى، أو أن قوى الطبيعة أو الحظ السيئ إشتركا فى دفع السفينة تجاه الشاطئ، أو تغلّبت عليها فى حالات الطقس الردىء.

وهذا الأسلوب فى التحقيق كان يسير بشكل جيد، وكانت الأحكام – فى حالة الإهمال أو الجهل – قاسية جداً. فكان الجراحون والأطباء المُدانون يُشطبوا من سجلات المهن الطبية، كما كانت شهادات الأهلّية للضباط البحريين يُوقف العمل بها لمدد طويلة. وكان ذلك يُعتبر نوعاً من العار يُحتّم منع المهنى من معيشته ورزقه. وحتى بعد قضاء مدة العقوبة كان المخطىء المُدان لا يجد عملاً محترماً.

أما التحقيقات الرسمية فى فقدان سفينة من منظورنا الحالى فى القرن الواحد وعشرين، فهى مليئة بالأخطاء. فهل كان من العدل إيقاف شهادة أهلّية لربّان سفينة فى الزمن الماضى قبل إستخدام الرادار، عندما كانت السفينة تسير عدة أيام معتمدة على موقعها التقديرى Derd Reckonning فى ظروف الضباب الكثيف دون الأخذ فى الإعتبار تأثير الرياح والتيارات المائية، مما جعل موقع السفينة الحقيقى يبعد عن موقعها التقديرى بعدة أميال ويُلقى بها على الشاطئ أو على الصخور؟

ثقافة اللوم

قد يكون الخطأ الوحيد فى النظام القديم أنه كان غير ظاهر بوضوح للمجتمع. فأقارب المسافرين الذين غرقوا عندما جنحت السفينة التى كانت تقلّهم لم يشهدوا التحقيق ولم يقدّروا الحكم على الربان الذى أُدين بالإهمال. والطبيب الذى وقف أمام المجلس الطبى قد يظهر أنه إشترك فى الخطأ مع غيره أو مع المستشفى أو المؤسسة الطبية التى وقع فيها الخطأ. هذا علاوة على إحتمال مجاملة الزملاء المهنيين لزميلهم المخطىء.

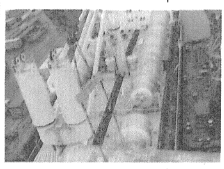
إن هذا النقص فى الوضوح بالإضافة إلى التغييرات الإجتماعية فى سلوك المجتمع تجاه ثقافة اللوم، قد إشتركا فى وقف التحقيقات المهنية وإستبدالها بالتحقيقات الجنائية.

فاليوم، بعد وقوع حادثة بحرية ينتج عنها فقد أرواح أو تلف ممتلكات أو تلويث للبيئة، يقوم بالتحقيق فيها، بدلاً من المهنيين، رجال الشرطة الذين يقومون بتحرير المحاضر وتجهيز القيود الحديدية والإسراع فى القبض على العاملين فى البحر المختصين بالعمل على السفينة وإحتجازهم فى أقسام الشرطة. فالحوادث البحرية أصبحت جرائم. وهذا هو المجتمع الجديد الذى يحب أن يرى ما يدور فى التحقيقات ويعتقد أنه يجب أن يكون هناك شخص مذنب فى كل حادثة وأنه يجب أن يُلام علناً.

العواقب

هناك عدة عواقب غير مفيدة لهذا الوضع، على الرغم من أن المحامين – الذين هم المستفيدون وحدهم فى هذا النظام – يقولون أن تلك الإجراءات الجنائية لازمة لقيام العدالة، وأن كل الضحايا لهم الحق فى التعويض وأن يسعدوا برؤية الذين تسبّبوا فى محنتهم وهم يُعاقبون بواسطة المجتمع.

وأحد هذه العواقب الضارة لهذا الوضع هى أن المهنيين الذين يقعون فى تلك الحوادث أصبحوا الآن يحرصون فى إعترافاتهم أمام سلطات التحقيق على أمل أن يؤدى ذلك إلى تبرئتهم أمام المحكمة. وأصبح لا يوجد حُكم مهنى، وأصبح الحكم إمّا بالإدانة أو البراءة. وهم لذلك لن يعترفوا بشىء إلا بما ينصحهم به طاقم المحامين الذين يدافعون عنهم. فالضابط فى السفينة الذى كان، فى كل الأجيال، يعترف بصراحة أنه أجرى إتصالاً أو قام بعمل خاطئ، أصبح الآن يمتنع عن التعاون مع سلطات التحقيق حتى ولو كانت كل الشواهد تدل على تورّطه فى الخطأ. وقد يكون الضابط البحرى واللص عُرضة أن يدخلوا فى نفس السجن وتكون مدة سجن الضابط الذى يُعاقب بسبب سوء تقديره أو إهماله أطول من مدة سجن اللص الذى يُعاقب بسبب السرقة. فهذا هو التغيير فى



المناخ الذى نجادل بأنه رغبة المجتمع الجديد. فقد أصبح اللوم وتحديد المسئولية أكثر أهمية من إكتشاف الحقيقة ومنع تكرار الحوادث.

كما أن هناك عواقب أخرى. فالمهنيون الذين كانوا بمجرّد تقديمهم تقارير إلى المحققين فى البلد الذى وقع فيه الحادث، كانوا طُلقاء كلٌ فى طريقه، ربما كانوا يواجهون تحقيقاً رسمياً آخراً عند عودتهم إلى بلدهم إذا كانت القوانين فى بلدهم تسمح بذلك. وكان ذلك كلّه أسلوباً متحضراً فى معاملة الأشخاص الذين تكبّدوا مشقّة فى أزمتهم ونجوا من محنتهم.

أما اليوم فإن الإحتمالات أن يواجهوا تُهماً جنائية فى البلد التى يقع فيها الحادث ويتم إيقافهم عن العمل وإحتجازهم لشهور أو ربما لسنوات بينما تسير إجراءات محاكمتهم ببطء شديد، وقد يواجهوا عقوبات بغرامات مالية كبيرة أو السجن لمدد طويلة تحطمهم كأشخاص.

مدى الإستياء

ربّما تكون أسوأ العواقب لهذه المواقف المؤسفة هى مدى الإستياء الذى يحلّ بالمهنيين الذين يعملون تحت هذا التهديد. فربّان السفينة الذى يُساق إلى البر مكبّل اليدين ويُعامل كمجرم عادى لأن بعض الزيوت ظهرت على سطح المياه إلى جوار سفينته، سوف يسأل نفسه لماذا يقوم بعمل قد يُعرّضه لمثل تلك المواقف المُهينة. وهذا الربّان وضابط أول السفينة يُلقى بهما فى الزنزانة على أثر نزاع حول عجز ملحوظ فى البضائع المشحونة. إن هذا سينعكس على رغبتهم وحرصهم على الخدمة فى صناعة تسمح بمثل هذا الوضع وتتغاضى عنه.

والمأزق الذى وجد نفسه فيه ربان السفينة الذى أُعتقل لأكثر من عام بعد أن جنحت سفينته فى ممر ملاحى غير لائق الصيانة من قبل الحكومة التى قررت محاكمته، لا يمكن أن يختار هذه المهنة لمن يأملون فى أن يحذوا حذوه. وكذا معاملة ربان السفينة PRESTIGE وغيرها التى تُعتبر من المواقف العلنية للمشكلة المتوطّنة التى تُسبب إستياءً وغضباً بين العاملين فى البحر.

ومن الصعب تقرير كيف نُصلح هذا الوضع إذا كان المجتمع الجديد، بمساعدة السياسيين، يساوى بين تلويث البيئة والجريمة البشعة ولا يقدّر إحتمال وقوع خطأ ما فى لحظة ما عندما تسير سفينة كبيرة فى مياه ضيّقة فى ظروف بيئية قاسية.

إن القواعد والقوانين الجيدة فى عالم بغيض وحقود يطالب بالإنتقام لن تؤدى إلى فائدة، لأن الناس لا يستطيعون تقدير ما يكون عليه الفرد عندما يتّخذ القرارات الصعبة فى أوقات المحنة، وهو صميم عمل العاملين فى البحر. وكما نرى فى مجالات أخرى مثل سوء التصرّف فى مهنة الطب، فإن بعض الجراحين قد لا يحبّون أن يتورّطوا فى إجراء العمليات الصعبة. أما على الجانب البحرى، فإنه يمكن تحسين

الوضع إذا أمكن الإتفاق دولياً على طريقة لائقة لمعاملة العاملين فى البحر الذين يقعون فى تلك المواقف، بحيث لا يتم التحفظ عليهم ولا تغريمهم مبالغ فلكية طائلة.

كما أن هناك واجب على المنظمة البحرية الدولية IMO فى هذا الشأن. وقد يكون للدبلوماسيين دوراً مفيداً إذا وقفوا إلى جوار أناس يجدوا أنفسهم ضحايا فى نزاعات قضائية تكون الحكومات الأجنبية طرفاً فيها.

شاركت منظمة BIMCO فى الإستنكار الشامل الذى قامت به صناعة النقل البحرى من جراء القبض على ربان الناقلة PRESTIGE وكذا رئيس فريق الإنقاذ وطاقم سفينة الإنقاذ TASMAN SPIRIT وإيقافهم فى البحر. وقد وُضعت القضية على جدول أعمال المنظمة بعد إجتماع اللجان الفنية للمؤسسات البحرية مثل مؤسسة مستأجرى السفن ومنظمة ملاك الناقلات ومنظمة ملاك سفن البضائع وغيرها. وقامت المنظمة بتحضير ورقة عمل بموقف الصناعة فى القضية وأوضحت كيف أن تجريم العاملين فى البحر يُعتبر مشكلة معقدة تشمل عدداً من القضايا القانونية الهامة.

ما هو التجريم؟!

CRIMINALISATION

إن كلمة تجريم لها معنيان: المعنى الأول «معاملة شخص كمجرم». وهذا المعنى يشمل المشكلة التى نعانى منها هذه الأيام، وهى القبض على العاملين فى البحر الذين يخطئون فى أعمالهم المهنية. والمعنى الثانى لكلمة تجريم «إعتبار شىء أو عمل غير قانونى». وهذا يحتاج إلى وجود نصّ قانونى يمنع هذا الشىء أو العمل. وكلا المعنيان قد يؤدّيا إلى تجريم العاملين فى البحر ووضعهم فى السجن وتغريمهم. وهذا هو ما دعى الصناعة إلى الإهتمام بالموضوع وتناولت الأقلام شرح مخاطرها وتبعاتها. وأهم تلك التبعات هى:

١- قلّة القدرة على جذب القوى العاملة المؤهلة إلى الصناعة سواء للعمل فى البحر أو فى المكاتب فى البر.

٢- قلّة القدرة على جذب المستثمرين إلى الصناعة.

٣- قضايا العلاقات العامة للصناعة مع غيرها من الصناعات الأخرى وصورة الصناعة فى أذهان المجتمع.

٤- أن التجريم يُعتبر عائق للعمل فى سفن أكثر أمناً وبحار أكثر نظافة، لأنه سيحرم الصناعة من التعلم من الحوادث. ومثال على ذلك غرق السفينة BOW MARINER ورفض أفراد طاقمها الذين نجوا الحديث أو الكلام لسلطات التحقيق عن الأسباب الحقيقية وراء غرقها.

٥- قد يتعارض التجريم مع المعاهدات البحرية الدولية التى لا تنص معظمها على العقوبات الجنائية.

وعند مناقشة التجريم، من المهم التفرقة بين القبض على العاملين فى البحر أو المسئولين فى مكاتب الشركات الملاحية فى البر، الذين يخالفون القانون فى بلد معين وبين القبض على هؤلاء الذين لم يرتكبوا خطأ سوى أنهم قاموا بواجباتهم المهنية قدر إستطاعتهم، ولكن الدافع وراء القبض عليهم كان تحقيق مكاسب مادية أو سياسية. فأحياناً يكون القبض على الأشخاص بسبب مخالفات بسيطة وتافهة لاتستحق القبض عليهم بل توجب التغاضى عنها.

ولعل السبب الذى جعل التجريم قضية هامة تناقشها الصناعة هو الناقلة PRESTIGE ولنش الإنقاذ TASMAN SPIRIT. فهما تحتويان على عدد من القضايا الفرعية تخص العاملين فى البحر وفى مكاتب الشركة فى البر وتتسبب فى خلق مشاكل تواجهها صناعات أخرى ذات الصلة. فالصناعات والمهن الأخرى أصبحت تعانى من التجريم مثل مهنة الطب التى صادفت زيادة فى العقوبات الجنائية التى توقع على الأطباء الذين يصفون علاجات خاطئة لمرضاهم، وصناعات خدمية أخرى زادت فيها العقوبات الجنائية، فرأينا مُدراء كبار فى مؤسسات وشركات يُحاكمون لإرتكابهم أخطاء أو بسبب إهمال موظفيهم أدّى إلى وقوع حوادث أو إصابات.

إلا أن التجريم فى صناعة النقل البحرى فإن له أوجه مختلفة:

١- فالعاملون فى البحر كثيراً ما يكونوا من غير مواطنى الدولة التى يقع فيها الحادث. وبالتالى فإن سلطات الإتهام هناك قد تحتاج أو تميل إلى وضع البحارة المشتبه فى إرتكابهم مخالفات لقانون تلك الدولة، فى الحجز لضمان وجودهم عند محاكمتهم رسمياً فيما بعد.

٢- إن البحارة قد يُوجّه إليهم الإتهام فى العديد من الدول وتحت العديد من القوانين وعن جرائم ومخالفات مختلفة. ومن المستحيل على كلّ بحار العلم بكل هذه القوانين والمخاطر عن كل خطأ يرتكب أو فعل يعمله فى جميع دول العالم.

مؤسسات المجتمع المدنى .. أغيثونا يرحمكم الله ..!!

بقلم/ السيد عبد الجيد السيد

بين عشية وضحاها تحطمت كثيراً من *التقاليد الراسخة فى المجتمع*. وأتت علينا رياح لا خير فيها هاجرت معها كل *المعانى الجميلة* لتتحطم على *أعتاب الرقى والتقدم ورفع رايات العولمة*. وظهر علينا غزو فكرى فاسد يشعرك بأنك تدور فى *فلك الغربة* وأنت بين ربوع الوطن، وأصبح من كان بالأمس نعده فى إطار *الدوائر الحمراء التى لا يمكن الإقتراب منها* ضرورة من أجل *التطور العصرى* ومسايرة لركب *الحضارة التى يقال عنها أنها غربية*!!

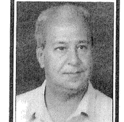
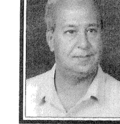
وتأمل معى سيدى الفاضل قليلاً لتجد ما يتم غرسه فى حياتنا رويداً رويداً رغماً عنا ويغير حول منّا ولا قوة، تجد هرولة عجيبة وتحول فجائى نحو التقليد الأعمى للغرب وخاصة فى النواحى السلبية التى لا توائم التقاليد والعادات العربية، ولعل الشائع الغنى عن البيان الآن هو ظاهرة الأغانى الفاضحة وظهور فئة من اللاتى يحترفن الفن الهابط ليطلوا علينا عبر الفضائيات تحت زعم الفن الحديث والأغانى الشبابية، وما هى بشبابية إن هى إلا دعوة صريحة للخروج على كل القيم والمثل التى تسرى فى أوصال أفراد المجتمع مستهدفة أركانه ودعائمه الأساسية ممثلة فى شباب هذه الأمة بحيث تضعف عقيدتهم وتنعدم عندهم الهوية وينحدر لديهم الفكر ويضيق بهم الأفق فلا ترى فيهم - خلال فترة زمنية - غير أجيال لم تعد جديرة بحمل الراية، لا قدوة لهم يسيروا على دربها ولما لا وهم قد مردوا على هيفات الحياة فلا يكون لهم هدف يسعون إليه ولا آمال عندهم يبتغون تحقيقها، بحيث تراهم دائماً يتهادون على ألحان ماجنة لا فن حقيقى فيها، ورقصات فاضحة تساقطت معها كل ما كان فيهم من آمال!!!

وهكذا يظهر جلياً ضرورة البحث عن مقاومة حقيقة لهذا الغزو الفكرى مما يستوجب مناداة مؤسسات المجتمع المدنى بمختلف إتجاهاتها لتنقذنا مما نحن فيه وتأخذ بأيدينا إلى رحاب الأمان، فهى المعول عليها الآن فى مواجهة تلك الهجمات الفكرية بكل الوسائل والتدابير التى من شأنها شغل هذا الفراغ الفكرى والرقى بالذوق العام عند أفراد المجتمع، وتعظيم القدرة لديها على توفير المناخ الطيب لأفراد المجتمع، سواء بتوسيع دائرة النقاش حول ما يدور حولنا فى شتى المجالات التى تشغل فكر الشباب والخروج بأهداف محددة وورقة عمل يتم السعى لتنفيذها فضلاً عن مساندة كل ما ينتمى إلى تقاليد وقيم المجتمع لأن الساحة مازالت خاوية على عروشها وجنى الثمار الطيبة من شباب هذه الأمة لن يتحقق فى ظل هذه الأشواك التى تحيط به.

لقد حان الوقت لتكون هناك وقفة صادقة مع النفس وتوجيه نداء صادق يحرك الضمير الإنسانى نحو الأفضل النافع ويبعده عن الخبيث الضار، ولعل من وسائل ذلك بداية التركيز بكل قوة على الخطاب الدينى الموجه لكل طوائف المجتمع فى يسر وترغيب، حيث يجب أن يشتمل فى مضمونه على المعاملات والسلوك فى كافة تصرفاتنا والتى من شأنها أن تحبب إلينا كل ما هو طيب وتزينه فى قلوبنا، وأن يتولى ذلك الأمر أهل العلم الدينى الأجلاء ولا يوكل لغيرهم من الذين يدعون بغير علم ولا بصيرة، لأننا نفتقد فى تلك الأيام الرسالة الصادقة التى تخاطب النفس الإنسانية كى توضح وتعلم.

فضلاً عن ضرورة وجود صحوة إعلامية أمينة وهادفة كى تمر هذه السحابة السوداء من الفضائيات بلا رجعة لتشرق شمس الفن الجميل وتحمل رسالة الخطاب الإعلامى الهادف الذى يبنى ولا يحطم فقد صار الدور الإعلامى - بكافة وسائله - صاحب الكلمة العليا فى توجيه الرسالة إلى أفراد المجتمع بما تبثه فيهم ولهم من مبادىء وتوجهات، وأيضاً ضرورة توافر رؤية إعلامية تخاطب القاعدة الشعبية والتى يجب توجيه الخطاب إليها بوسائل تصل إلى فكرهم عن طريق برامج موجهة تمثل إستراتيجية عامة يجب إتباع منهجها. إن الإهتمام بالتنمية الفكرية والرقى بالذوق العام لأفراد المجتمع لهو جدير بتلك الصحوة من القائمين على أمر مؤسسات المجتمع المدنى.

***

.. الحلقة الثامنة والثلاثون ..

اللوجستيات فى الموانئ ومحطات الحاويات

يرد الفضل إلى ميلاد وانتشار النقل الدولى كثير أو متعدد الوسائط فى الخروج بمصطلح الاقطرمة (المسافنة) (Transsihpment) أى تحويل رسائل أو مشحونات السلع والبضائع من سفينة إلى قطار أو من قطار إلى سفينة، أو عربات السكة الحديدية إلى شاحنات أو العكس، أو من طائرة إلى أخرى أو من طائرة إلى سفينة أو من سفينة إلى طائرة، وصار المصطلح يمتلك مرونة لوجستية تؤهله للإنفتاح فى المستقبل على استخدامات أخرى طبقاً لمقتضيات الملاءمة ودخول عمليات جديدة إلى ساحة المبادلات التجارية فالتجديدات والإبتكارات اللوجستية باتت تماثل الجنى الذى أطلق من قمقمه فراح يقلب ما كان راسخاً فى العالم رأساً على عقب محضراً فى ركابه عوامل الهدم وعوامل البناء أدوات التبديل ووسائط التغيير، من الناحية العلمية والعملية فإن مصطلح (الاقطرمة) مصطلح تركى الجنسية تفسره بعض المراجع بأن معناه الإسراع أو التشهيل (Acceleration) وتأوله مصادر أخرى بأنه يعنى الإسم الذى يطلق على السفينة المتلقية للبضائع من سفينة أخرى.

ستكون نظم النقل التجارى الدولى عن طريق الإستعانة بعمليات الأقطرمة (المسافنة) وهى البضائع المحددة الوجهة (Bound for Certain Destination) وعن طريق أنشطة الترانزيت (Transit Goods) التى كانت ترسل للمستودعات ومراكز التوزيع الإقليمية والدولية لإعادة توجيهاً إلى وجهتها النهائية عند الطلب (Final Destination). ستكون هذه النظم النواة التى تتناسل منها أفكار ومشروعات إقتصادات النقل الدولى متعدد الوسائط والمراحل بما استصحب معه من المبتدعات اللوجستية التى قضت على المفاهيم والتطبيقات التقسيمية والتجزيئية فى سلاسل النقل والتداول والتخزين والتوزيع، وأدخلت فلسفة الترابط والتتابع والتواصل من خلال مبدأ السلسلة التى تكون فيها كل حلقة وصيلة تشابك مع الحلقة التالية لها ومن هنا صيغ تعريف سلسلة الإمداد (Supply Chain) التى تشير إلى التواصل والتعاقب فى المجال الجغرافى والتوقيتات الزمنية وتلاحم العمليات وتضافر الجهود وتوحد الأهداف والنتائج والمنافع.

وفى هذا الصدد فإن محطات الحاويات قدمت صورة جديدة من أساليب أنشطة الأقطرمة التى تقوم بها سفن الحاويات التى تتميز بخواص تنميط المستوعبات (Containers) وتقييس (standardization) زمن وحركة المناولة وتفريغ وشحن أكبر حجم ووزن من البضائع والسلع فى أقل مدة زمنية يضاف إلى هذا أن الحاوية تعد فى حد ذاتها وسيلة نقل (Means of Transportation) ومخزن (Ware-house) يحمى ما بداخله من بضائع هذه المستودعات الصغيرة المتحركة والمتنقلة أنشأت علاقات تجارية وقانونية لم تكن موجودة من قبل فى أنشطة الأقطرمة التقليدية. فمع التوسع فى إستخدام الحاويات برزت إلى الوجود مراكز قانونية ما بين مؤجرى الحاويات (Containers Lessors) ومستأجريها (Containers les-sees) وخطوط النقل (Carriers) ووكلاء الشحن (Forwarders) ووكلاء خطوط النقل (Shipping Agents) ومحطات الحاويات (Con-tainers Terminals) ويبنى على ذلك تحديد المسئوليات والإلتزامات اللوجستية (Logistical Responsi-bility) كما يحدد أبعاد ومضامين التبعات المالية عن التكاليف والخسائر التى تقع على عاتق أطراف ذات علاقة بالعمليات اللوجستيات (Loss & Cost Liabilities) فى أى من مراحلها المختلفة.

إقتصاد اللوجستيات من أكثر الإقتصادات إتساماً بنزعته التقدمية وأكثر بحثاً عن الإنفلات من قبضة الإستسلام لقواعد انخفضت جودة استخدامها. واللوجستيات لا تنشد فقط صناعة آليات التغيير بل تسعى إلى ضبط حركتها والتحكم فى مساراتها وعلاقاتها بقطاعات الاقتصاد الأخرى. ذلك ما يجعل الموانىء ومحطات الحاويات الحديثة لا تفتر عن مراجعة أدوارها وأوزان ميزاتها التنافسية فى عالم اللوجستيات الذى يتسم بالتغير الموصول والتحديات المستمرة. كما أنه أرغم هيئات الموانىء على التخلى عن دور مالك الأرض الإقطاعى (pure Landlord Function) الذى كان سائداً منذ عقد من الزمان لتصبح لاعباً رئيساً فى سلسلة النقل الدولى (Transport Chain) وتسترد دورها القيادى فى أمور تسهيل حركات التدفقات التجارية (Trade Facili-tation). فعلى الرغم من بعد المسافات ما بين الموانىء الدولية المحورية الرئيسة فإن حرب المنافسات تبقى مشمرة عن ساعديها وساقيها دون هوادة. فإدارات الموانىء المتضلعة فى الخبرة والمتمكنة من فنون الإدارة تعرف بحكم المراس أن المواقع التى تعتبر حلقات رديئة فى سلسلة النقل الدولى متعدد الوسائط هى التى تضطر خطوط النقل والشحن الدولى للعدول عن التعامل معها. وعلى ذلك فالإدارة اللوجستية العصرية لا ترى أى قدر من الحكمة فى حرق الكبارى أو تبنى مفاهيم تجاوزتها طبيعة التطور.

فلا يمكن إعداد خطط تطوير الطاقات الخدمية ومجموعة التسهيلات المراد الإرتقاء بمستوياتها (Services & Facilities) إلا إذا فى الأساس توافرت التحليلات الإحصائية على مدى عدة سنوات سابقة (Statistical Analysis) والتحليلات الواضحة للجوانب الفنية (Detailed Techni-cal Analysis) وإجراء مقابلات إستقصائية مع مستخدمى الميناء (Port Users) لتحديد متى وكيف وأين سيكون مطلوباً إضافة طاقات جديدة أو زيادة الطاقات الإستيعابية المتاحة. وفى ضوء ذلك توضع خطة التنمية والتطوير (port Develop-ment Plan) فى استراليا حيث وضعت الحكومة ميناء فريمانتل (Fremantle) الذى يتناول نحو ٩٣٪ من صادراتها و ٤٣٪ من جملة وارداتها تحت ضغط المنافسة حين طورت سياسة لوجستية منحت بمقتضاها ترخيصاً لإنشاء ميناء خاص فى منطقة قريبة منه به محطة حاويات خاصة (Dedicated Container Terminal).

عند هذا الحد قد يكون من الأمور المفيدة أن نمضى فى هذا السياق تجاه إيضاح أن صناعة اللوجستيات فى جوهرها تعتبر مزيجاً مركباً ومتنوعاً يعمل فى إتساق وتشعب أفقى وإنتشار رأسى مستهدفاً بناء نظام إقتصادى موحد ومتناغم لخدمة الأبنية الصناعية والزراعية والتجارية وما ينشأ عنها من نمو حركة البضائع (Cargo Traffic Growth) التى تلبى حاجات الشعوب والمجتمعات فى شتى بقاع العالم. وقد يستدعى ذلك أن نلتفت إلى أن اللوجستيات على تنوع مناشطها وقابلية مزيجها المتجدد لإستيعاب عمليات جديدة هى ليست فى الحقيقة عملية وحيدة أو نسق مقفول النهايات حيث تقوم صناعة اللوجستيات دائماً على منهج متصاعد وتراكمى (Ag-gregated Approach) يتضح ذلك جلياً فى الموانىء ومحطات الحاويات التى تعمل فى العصر الحديث على ثلاثة محاور متكاملة ومتكافلة المحور الدولى ومحور همزة الوصل أو حلقة التوصيل (Land bridging) والمحور المحلى أو الداخلى القطرى (Domes-tic).

على مستوى العالم كافة كان النمو الإجمالى فى تجارة الحاويات (Growth In Container Trade) قد بلغ فى عقد التسعينات ٧,٦٪ فى العام، وقد قاد ذلك محطات الحاويات فى أرجاء العالم إلى تبنى نظرات متفائلة تجاه مستقبل إنتعاش هذه التجارة والإتجاه المتصاعد لأدائها الإقتصادى (Economic Perfor-mance) على جانب آخر فإن نظم تداول البضائع غير المحواة (Non-Containerized Cargoes) مثل السيارات والشاحنات والمواشى (Livestock) والبضائع غير السائبة (Non-Bulk Cargoes) لاقت إهتماماً تطويرياً مضاعفاً. وهذه جميعاً وغيرها يطلق عادة عليها مسمى

البضائع العامة غير المحواة (Non-Containerzed General Cargoes) ويوجد التخطيط القديم لعدد من الموانىء المصرية مشكلات عويصة تعترض التدفقات السلسة للعمليات اللوجستية. وتتطلب الحلول المرحلية أحياناً إعادة هيكلة فى إطار الممكنات المتاحة إما إزالة أو إعادة توطين (Removal/Relocation) بعض الأبنية والتركيبات والإنشاءات لإعادة تخطيط الطرق والمحاور والتنظيمات داخل هذه الموانىء للخروج بها من مأزق الأزمنة الماضية. وتتدخل عوامل إقتصادية وجغرافية فى تحديد أفضليات نقل البضائع العامة أو البضائع المحواة إما بوساطة الشاحنات على الطرق البرية (Road Freight) التى تعد أكثر تكلفة أو عن طريق الشحن فى عربات السكة الحديدية (Rail Freight) التى تعتبر أدنى فى التكاليف من النقل البرى. ويعتمد ذلك على معادلة إقتصادية تتألف من (النفقات المالية وحجم البضائع وعنصر الوقت ونوع الوسيلة المتاحة ودنوها أو بعدها من مواقع مستلمى البضائع) وقد ترجح موازين الخيارات فى الأساس تكاليف شق وتمهيد ورصف الطرق وفق تضاريس المناطق الجغرافية أو مد خطوط السكة الحديدية وهل هذه الطرق أو الحدود ستستخدم فقط فى نقل البضائع داخل القطر أم أنها ستستخدم فى خدمة التجارة الإقليمية والدولية إضافة إلى ذلك.

ثقيم صناعة اللوجستيات عرشها ورؤيتها لبناء قواعدها المتقدمة على أسس من الفاعلية المتضمنة لنوعية الإنتاج وجودته وليس على حسابات عدد المواقع المنتجة للخدمات اللوجستية التى قد تمثل كماً يفتقر إلى الكيف. فالمسافة ما بين الإثنين كلما إتسعت كان ذلك مؤشراً سلبياً فيما يتحول المؤشر إلى الإتجاه الإيجابى كلما قصرت هذه المسافة ما بين العدد والنوع. فالإنتشار اللوجستى لابد أن يرتكز على أربع قواعد هى أنشطة إقتصادية وبشرية موجهة إلى تحقيق أهداف محددة ومعينة ذات طابع إنتاجى وأن تكون هذه الخدمات اللوجستية لازمة لأنشطة الإقتصادات الدولية فى مختلف قطاعاتها. ثالثاً أن يتمكن مستخدمو الخدمات اللوجستية من إدماج هذه الخدمات فى تحديث وتطوير مميزاتهم التنافسية. رابعاً أن تكتسب هذه الخدمات طابعاً دولياً ما أمكن ذلك مع إتساع مفاهيم وتطبيقات العولمة.

كما تعتمد صناعة اللوجستيات – أكثر من أى من صناعات الخدمات الأخرى – على إنجازات الثورة العلمية والتكنولوجية بالإضافة إلى إبداعات الذهن الإنسانى الذى بوسعه إستخدام قوى دفع هذه العناصر فى إبداع أساليب التطوير وفنون التغيير. فعلى سبيل المثال يظهر الإعلان التالى الذى نشرته إحدى الشركات اللوجستية فى إحدى الجرائد المدى الذى حاولت فيه إظهار طبيعة المزج بين هذه المكونات الثلاثة بدقة رائعة:

(إن كنت تبحث عن شركة توصيل سريع تلبى كل إحتياجاتك فإن يو بى إس هى الشركة الوحيدة فى المملكة العربية السعودية التى تقدم خدمة "التوقيت المحدد" للتوصيل السريع إلى العديد من مدن العالم الرئيسية إلى جانب إستخدام أحدث أنظمة المتابعة الإلكترونية لتحديد مسار طرودك، مما يمنحك راحة البال المنشودة كلما أرسلت طرداً بالغ الأهمية. ولأننا أكبر شركة نقل وتوصيل سريع فى العالم، فقد أهلنا ذلك لنكون فى الطليعة دائماً لكى تقدم أعلى جودة من الخدمات لعملائنا. ومع التنامى الدائم لشبكتنا، وانتشار فروعنا عبر المملكة، وتواجدها فى أنسب الأماكن وأفضلها، أصبحت قدرتنا على خدمتكم أفضل من أى وقت مضى. إن إمكانياتنا الهائلة المتمثلة فى أسطول جوى يزيد عن ٦٠٠ طائرة و ٨٨٠٠٠ سيارة وما يقارب ٣٧٠٠٠٠ موظف حول العالم تؤكد أن طرودك فى أيد أمينة، مع يو بى إس .. عندما ترسل أى شحنة لأى مكان فى العالم .. إعتبرها وصلت ..) وذلك ما يضعها فى الموضع اللائق أو البيئة الملائمة التى تتوافر فيها عوامل نجاح نشاط الشركة (Niche Market).

وهناك فارق فى التقويم وفى التقدير ما بين إدارة تقيم نجاحها فى محطات الحاويات على مجرد الجمع الحسابى لأعداد الحاويات الموضوعة والمرفوعة من وإلى خلايا السفن (Container Slots) وهى مسألة يراد من ورائها حسابات التراكمات النقدية وتقديمها فى الأهمية على الترابطات فى حلقات التطوير الإقتصادى. فإدارة تنظر إلى صناعة اللوجستيات بإعتبارها صناعة تسهم فى رسم صورة للعلاقات الإقتصادية والتجارية ما بين بلدان العالم هى إدارة جاءت لتنجح وتبقى. فهى صناعة ذات أبعاد وآفاق عالمية تتعلق فى الأساس بالمحيط الخارجى بأكثر من إرتباطها بالمحيط الداخلى. ومن هنا كان المكون الفنى معادلاً للجانب العلمى فى هيكل البناء الفكرى الإدارى. وعلى هذا فإن الإدارة اللوجستية تعتمد فى أدائها المتصاعد الوتائر على المرونة كما أنها تتنكر على نحو قاطع للمفاهيم اليقينية الجازمة المغلقة على ذاتها والثوابت المطلقة التى تستسلم لإعتقادات التفوق الذى يستغنى عن إرفاد وآلياته بأى مزيد من حوافز التقدم. فاللوجستيات صناعة تعيش فى الخط الفاصل ما بين عالم قائم وعالم الثقة فى أن المستقبل حافل بالدعوة إلى التغيير. فى كلمات قليلة لقد جاءت صناعة اللوجستيات لتكون نافذة جديدة على عالم جديد.

على ذات مستوى الأهمية بالنسبة لصناعة اللوجستيات فإن محطات بضائع الصب الجاف فى الموانىء الحديثة (Dry Bulk Terminals) باتت أكثر من أى فترات مضت لاتقل ضرورة عن محطات الحاويات. ففى أغلب الأحوال فإن هذه البضائع تدخل تحت مظلة ما يسمى بالسلع والمواد الإستراتيجية. فإلى جانب عمليات المناولة والتداول فإن أنشطة أخرى مثل تسهيلات التعبئة (Bulk Packaging Facilities). ويوازى ذلك فى الأهمية كذلك إدماج محطة إستقبال وشحن السيارات (Car Terminal).

وفى العادة فإن تخطيط أى ميناء يتم بناء على ما تريده الأسواق التى ستتعامل مع هذا الميناء كما أن أى ميناء يريد الإنضمام إلى جوقة العازفين البارعين لابد أن يحدد براءة طبيعة إلتزاماته اللوجستية لكى يضع برامج تحقيقها وإنجازها على نحو واضح. ولا يمكن لأى تخطيط لوجستى أن ينجح إلا إذا تضافرت أمامية الميناء (Port Foreland) مع الظهير المباشر للميناء (Hinterland) وبذا تصنع دوائر ثلاث متماسة المحيطات. ويؤدى ظهر الميناء دوراً هاماً فى تقليل وطأة التكدس على المسارات النقلية (Land Rransport Corridors) مما يقلل من التكاليف اللوجستية مما يجعل ملاك البضائع (Cargo Owners) وشركات النقل البحرى (Shipping Lines) لا يقلعون عن إستخدام الميناء بدوافع تفضيل وسائل أخرى.

وتعد الموانىء المفتقرة إلى الموارد الأرضية القابلة للتجاوب مع خطط التوسعات المستقبلية فيها (Availability Usable Land) موانىء محدودة وسائل التطوير. وتخضع لذات القاعدة الموانىء التى تعوزها الأعماق (Have No Depth) بحيث تتطلب دائماً عمليات التغويط (Dredging) موانىء كثيرة المشكلات اللوجستية. ويتضح ذلك بصورة حية وبارزة (Graphically Illustrated) فى تعذر دخول وخروج السفن إلى ومن الميناء. مثل هذه الأمور مجتمعة مع غيرها من القضايا الأخرى هى التى تشكل صورة المستقبل وطبيعة التفاعلات فيه. فى استراليا على سبيل المثال عرض ميناء (Adelaide) فى مزايدة (On The Blocks) على سبيل الخصخصة بحثاً عن قوى إقتصادية داخلية أو خارجية لرسم صورة أكثر ملاءمة لإستخدام هذا الميناء على نحو أفضل.

وتركز حسابات التكاليف اللوجستية من ناحية أخرى على معادلات مزدوجة العلاقة والتأثير مثل تكاليف النقل البحرى إلى الموانىء وتكلفة نقل المشحونات المردودة (Backhaul Freight Rates) وكذلك التكاليف أو الأسعار الإحتكارية فى صورتها غير المتجاوزة (Residual Monopoly Pricing) وفى حالة الخصخصة فإن قاعدة أنه كلما كانت الشركة المشترية للميناء صغيرة فإن إحتمالات قدرتها على الإنفاق الإستثمارى فى تجديد وتحديث وصيانة مرافق البنى الأساسية للميناء تكون محدودة. فإقتصادات الموانىء التى تنخرط فى الأنشطة ذات النطاق الواسع (Economic of Scales) تعتمد بصورة أساسية على الإضافات التطويرية المستمرة للطاقات والمرافق الموجودة فيها على أن تكون التحديثات والتطويرات متصفة بمبدأ الإستمرارية وطول المدى (Long Term Investment).

فاللوجستيات تمثل ثورة فى المفاهيم والتطبيقات (السياسات والبرامج والإجراءات) والأهداف. وبإعتبار أن إقتصاد اللوجستيات إستثمارات تقوم على أسس من تكافؤ المصالح فإن النظرة الدولية هى التى تحكم خطوط نمو هذه الصناعة.

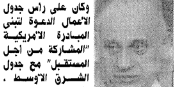
الكوكب الأرضى يمضى خلال مراحل متعاقبة من التحولات اللوجستية التى تتعدد وسائلها وتتجدد أهدافها وكأنها إنفجارات متوالية. آخر هذه المستحدثات التى تقف على الخط الفاصل ما بين الثورة اللوجستية والثورة الجغرافية هى الإكتشافات التى أظهرت أن جليد المحيط القطبى الشمالى آخذ فى الذوبان تدريجاً فخلال الأعوام الثلاثين الأخيرة تقلصت سماكة طبقات الجليد بنسبة ٤٣٪ لتضحى ١,٨ متراً بعد أن كانت ٣,١ متراً. ومن المتوقع إذا إستمرت نسب الذوبان على هذه الوتائر فسوف تختفى طبقات الجليد من منطقة القطب الشمالى بعد خمسين عاماً الأمر الذى سيحول القطب الشمالى إلى محيط قارى شبيه بالمحيط الأطلسى أو المحيط الباسيفيكى يصلح للملاحة العالمية التجارية. وعلى هذا فإن مفكرى الاقتصاد البحرى الدولى يرسمون مشهديات للمستقبل حيث يمكن لدول جنوب شرق آسيا إستخدام هذا الطريق فى زمن يقل بنسبة ٤٠٪ عن إستخدام الطريق الجنوبية التى هى قناة السويس. وبذلك ستبدل بدهيات جمة وتقلب معطيات إقتصادية كثيرة فى العالم. وتتغير عقائد لوجستيات لتفسح الطريق لتطورات إقتصادية كبرى.

***

قمة مجموعة الدول الصناعية الكبرى

بقلم عبد السلام السيد أحمد

استضاف الرئيس الأمريكى جورج بوش فى منتجع «سى آيلاند» بولاية جورجيا الأمريكية قمة مجموعة الدول الصناعية الكبرى الأكثر ثراء وهى أمريكا وبريطانيا وكندا وفرنسا وإيطاليا واليابان وروسيا، وذلك لبحث الإقتصاد العالمى، ومشروع الشرق الأوسط الكبير. وقد شارك فى القمة عدد من الدول غير الأعضاء وهى العراق والجزائر والأردن واليمن والبحرين وتركيا وإيرلندا بصفتها رئيسة الإتحاد الأوروبى حالياً، كما حضر القمة رومانوبرودى رئيس المفوضية الأوروبية.


أحمد ماهر

وكان على رأس جدول الأعمال الدعوة لتبنى المبادرة الأمريكية "المشاركة من أجل المستقبل" مع جدول الشرق الأوسط، وذلك بغرض مسيرة الديمقراطية والتنمية فى المنطقة.

وبدأت أعمال القمة وسط إجراءات أمن مشددة تحسباً لأى عمل إرهابى، وإنحصرت أعمالها فى اليوم الأول فى بحث الإقتصاد العالمى ومشروع الشرق الأوسط الكبير، وأكد أعضاء المجموعة من رؤساء الدول والحكومات عزمهم التوصل إلى إتفاق لسرعة إستنباط مفاوضات منظمة التجارة الحرة المتعثرة وإزالة العقبات الرئيسية بحلول آخر يوليو الجارى، وكالعادة صاحبت القمة المسيرات والمظاهرات التى عمت شوارع جزيرة سفانا الكبرى القريبة من منتجع «سى آيلاند».

المبادرة الأمريكية

تنقسم المبادرة الأمريكية الخاصة بالإصلاح فى الشرق الأوسط الكبير إلى ثلاث نقاط:
- الإصلاح السياسى لإقامة الديمقراطية وسيادة القانون.
- المجال الإجتماعى والثقافى والدعوة إلى المساواة بين الرجل والمرأة، وحرية الحصول على تكنولوجيا المعلومات بجانب تحسين قدرات القيادات والقضاء على الأمية.
- توفير فرص عمل وتدريب وتطوير قدرات قوة العمل الشابة فى المنطقة عن طريق مساعدة القطاع الخاص وتطوير آليات العمل بروس الأموال المستثمرة بجانب محاربة الفساد ودعم الشفافية والتعاون بين دول الإقليم من أجل التنمية الإقتصادية.

وتقوم مبادرة «المشاركة من أجل التقدم والمستقبل المشترك» على إحترام خصوصية كل بلدان المنطقة، وعدم فرض الإصلاح من الخارج ولكن بالتعاون مع دول الشرق الأوسط الكبير، وأهمية العمل على ما تم إنجازه من إصلاح فى المنطقة، وكذا مقررات القمة العربية التى عقدت أخيراً فى تونس ومؤتمر الإسكندرية.

مشروع بيان القمة

يؤكد مشروع بيان القمة على أهمية التوصل إلى حل شامل وعادل للقضية الفلسطينية على أساس مقررات الأمم المتحدة واللجنة الرباعية وخارطة الطريق، هذا بجانب إقامة منتدى من أجل المستقبل لإقامة حوار متواصل على المستوى السياسى والإقتصادى والإجتماعى بين دول المجموعة والمنطقة، ويعتبر هذا المنتدى آلية لدعم جهود الإصلاح فى المنطقة خاصة ما يتعلق بالديمقراطية وحقوق الإنسان وسيادة القانون، والبدء بمبادرة خاصة من أجل تمويل المشروعات الصغيرة فى المنطقة عن طريق إنشاء مجموعة استشارية تضم خبراء من مجموعة الثمانية ودول المنطقة والمؤسسات المانحة التى تستهدف توفير أكثر من مليونى فرصة عمل من خلال إقامة مشروعات صغيرة.

ودعا المشروع إلى دعم فرص الاستثمار والتشغيل من خلال البرامج المشتركة بين دول المجموعة والشرق الأوسط لإتاحة فرص عمل وبرامج لتدريب ما يقرب من ٢٥٠ ألف شاب، وإقامة منشأة لتنمية القطاع الخاص كجزء من الهيئة الدولية لتمويل ودعم جهود المنطقة فى تحسين مناخ الإستثمار، وأشار البيان إلى أهمية إقامة شبكة إقليمية للتمويل يشارك فيها ممثلو المؤسسات الدولية والإقليمية العاملة فى مجال التنمية والتمويل، وتحت شعار برنامج اليونسكو والتعليم للجميع يدعم المشروع القضاء على الأمية وتدريب ١٠٠ ألف معلم حتى عام ٢٠٠٩.

آراء وإقتراحات الرؤساء

لقد تبنت إجتماعات القمة العديد من البيانات والمبادرات ومن أهمها سلسلة التدابير الرامية إلى تحفيز النمو الإقتصادى فى الدول الفقيرة، وقد كان لرؤساء الدول الصناعية الذين شاركو فى هذه الاجتماعات آراء وإقتراحات من أهمها:

* تأكيد الرئيس الفرنسى **جاك شيراك** على أن لديه تحفظات شديدة على دعوة **بوش** لتوسيع دور حلف الناتو فى العراق، وأشار إلى أن الصراع العربى الإسرائيلى والوضع الحرج فى العراق هما العائقان الرئيسيان فى المنطقة.

شيراك

* إعتبار **رومانو برودى** رئيس المفوضية الأوروبية أن الصراع الفلسطينى الإسرائيلى هو أهم الصراعات فى المنطقة، وتوقعه فشل المبادرة الأمريكية ما لم تتحقق التسوية العادلة.
* إقتراح الرئيس **بوش** إنفاق ٥٣٣ مليون دولار فى العام المقبل لتطوير المصل الخاص بمكافحة الإيدز.
* تأكيد الرئيس **تابو مويبكى** رئيس جنوب أفريقيا على أن هناك ضرورة ملحة لحل أشد أزمتين فى أفريقيا تعانى منهما كل من زيمبابوى والسودان.
* توجيه الشيخ **غازى الياور** الرئيس العراقى المؤقت الشكر لفرنسا لجهودها من أجل تعديل قرار مجلس الأمن رقم ١٥٤٦ الخاص بنقل السلطة للعراقيين.
* إعراب رئيس الوزراء التركى رجب طيب أردوغان عن رفض أنقرة دعوة الرئيس بوش لتدخل حلف الناتو فى العراق، وتحفظ بلاده إزاء مشاريع نشر الديمقراطية فى الشرق الأوسط.

بوش

* تأكيد المستشار الألمانى جيرهارد شرودر على أن قادة المجموعة يريدون مقترحات ملموسة من وزراء الطاقة خلال الأشهر الستة القادمة تدعو إلى مزيد من الشفافية فى السوق البترولية.

وجهة نظر مصرية

لقد وصف أحمد ماهر وزير الخارجية المصرية مشروع الشرق الأوسط الكبير بأنه يستهدف إذابة الهوية العربية بالرغم من الشعارات البراقة عن الديمقراطية وتداول السلع والتنمية، وأنه يعد من المخططات صهيونية الهوية التى تستهدف طمس اللغة العربية والثقافة الإسلامية التى تشكل المكون الأساسى للشخصية من باكستان شرقاً إلى المغرب غرباً، وما مشروع الشرق الأوسط الكبير والمبادرات المطروحة فى هذا الشأن سوى حلقة جديدة فى سلسلة محاولات الغرب طمس الهوية العربية بل وشطب كلمة العربية من القاموس السياسى.

وقد أبدت مصر تحفظاتها المباشرة فيما يتعلق بعدم استقبال الرجل الثانى فى حلف شمال الأطلسى (الناتو).

البيان الختامى للقمة

إختتم زعماء دول مجموعة الثمانى الكبرى مباحثاتهم التى أسفرت عن تبنى العديد من الوثائق والمبادرات التى شملت معظم قضايا العالم وبخاصة ما يتعلق فيها بالفقر ومكافحة الأمراض، وكانت نتيجة هذه المباحثات:

* مطالبة الحكومة السودانية بحل الميليشيات النشيطة فى دارفور، ودعوة الأطراف المتسارعة لإيجاد حل سلمى للأزمة.
* تبنت المجموعة خطة للمساعدة على التنمية فى الدول الفقيرة عن طريق مساهمة القطاع الخاص، والعمل على تخفيض تكلفة تحويل أموال المهاجرين والمغتربين من الدول الفقيرة، وتطوير أسواق مالية محلية، ومنح صغار المستثمرين قروضاً صغيرة.
* وافقت المجموعة على مد مبادرة تخفيف ديون الدول الأكثر مديونية حتى نهاية عام ٢٠٠٦.
* تبنى خطة عمل لتطوير عمليات حفظ السلام فى العالم وبالأخص فى أفريقيا عن طريق تدريب وتجهيز ٧٥ ألف جندى لتولى هذه العمليات بحلول عام ٢٠١٠.
* تبنى مبادرة خاصة بسلامة النقل الجوى والبحرى فى العالم.
* تبنى مبادرة لتشجيع العلماء والباحثين على توحيد جهودهم لإنشاء كونسورتيوم دولى للوصول بالأبحاث إلى لقاح مضاد للإيدز.
* بذل المزيد من الجهد للقضاء على مرض شلل الأطفال بنهاية عام ٢٠٠٥، وحل مشكلة الفقر فى منطقة القرن الأفريقى.

وقد وافق الزعماء الثمانية على خطة عمل خاصة بمكافحة انتشار أسلحة الدمار الشامل، وتنص الخطة على ضرورة تعزيز تدابير مكافحة إنتشار المواد النووية، وسيظل قادة المجموعة متحدين فى التصميم على حل المشكلات الخاصة بتطوير البرنامج النووى الإيرانى.

شرودر

لقد انتهت قمة مجموعة الثمانى بإعتراف القادة بأن الحل العادل والشامل للصراع العربى - الإسرائيلى يدعم عملية الإصلاح فى الشرق الأوسط، وان الإصلاح يجب أن ينبع من داخل المنطقة ولا يفرض عليها من الخارج.

ولكن بالرغم من إدخال الولايات المتحدة الأمريكية تعديلات جوهرية على النص الأصلى لمبادرتها، وتقديم تنازلات جوهرية عليها بغرض حث أعضاء المجموعة لقبولها، إلا أنه مازال الخلاف قائما بين ما تراه أمريكا من ضرورة الإصلاح الديمقراطى فى المنطقة بإعتباره سلاحا أساسيا لمحاربة الإرهاب الدولى، ورؤية الدول الأوروبية التى تؤكد أن الحل العادل للصراع العربى الإسرائيلى يجب أن تكون له الأولوية حتى يقل عداء معظم الدول العربية للغرب، وبالتالى يتم التمهيد لقبول أفكار الإصلاح بعد عودة الاستقرار للعراق.

غازى الياور

***

رسالة مقدمة من / طارق محمد سعد للحصول على درجة الماجستير في النقل الدولى واللوجستيات

الإتجاهات الصحية وعلاقتها بالتوافق الصحى والإنفعالى لطلبة كلية النقل البحرى والتكنولوجيا



نوقشت الرسالة يوم الثلاثاء الموافق ٢٠٠٤/٦/١ بقاعة المؤتمرات الرئيسية بالاكاديمية بميامى وتكونت لجنة المناقشة والحكم من السادة:
ا. د. علاء الدين محمد عليوة، قسم العلوم الحيوية والصحة الرياضية، كلية التربية الرياضية للبنين بالإسكندرية، د. عاصم محمد على العشماوى، عميد شئون الطلاب بالاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، د. رفعت محمد رشاد رئيس الدراسات العليا البحرية بالاكاديمية ، د. ممدوح محمد توفيق النجار، رئيس قسم النشاط الثقافى بالاكاديمية .

وتكونت الرسالة من ١١٥ صفحة توزعت على ثلاثة فصول نظرية بجانب الإطار العام وعرض ومناقشة النتائج ثم الإستنتاجات والتوصيات والمراجع وثلاث مرفقات ، حيث تحدث الباحث عن أهمية العنصر البشرى فى صناعة النقل البحرى ثم وصف لأعمال الضباط والمهندسين البحريين، ثم المتطلبات الصحية التى يجب توافرها فى الضابط والمهندس البحرى، ثم تحدث الباحث عن مفهوم الصحة والوعى الصحى والتربية الصحية وأهم المشاكل الصحية التى تواجه العالم والشباب ثم تعرض الباحث إلى الإنفعالات والتوافق الإنفعالى وسوء التوافق ثم النمو الإنفعالى وأثر التعليم فى النمو الإنفعالى والتغيرات الإنفعالية للشباب، ثم مفهوم الدافع ومفهوم الحافز، وتهدف الدراسة إلى التعرف على الإتجاهات الصحية لطلبة القسمين البحرى والهندسى وعلاقتها بكل من التوافق الصحى والتوافق الإنفعالى،

وإستخدم الباحث المنهج الوصفى بالأسلوب المسحى ، وأجريت الدراسة على عينة قوامها ٤٠٠ طالب بإستخدام إستمارات إستبيان لقياس متغيرات الدراسة، وأسفرت النتائج عن ضعف المقررات للوعى الصحى وعدم توجيه الطلاب للسلوك الصحى السليم ، وأن الطلبة الأقرب إلى إنهاء مرحلة الدراسة الأساسية لديهم توافقاً صحياً أكثر من الطلبة الجدد، وأن توافر الإمكانات والخدمات الصحية يؤدى إلى سلوكيات وإتجاهات صحية سليمة ، وأوصت الدراسة بالإهتمام بإعداد مقررات وبرامج ثقافية وصحية ومشاركة الطلاب فيها ، وإشتراك قطاعات الأكاديمية فى برامج خدمة البيئة وكذلك الكشف الطبى الدورى أثناء الدراسة ومساهمة أعضاء هيئة التدريس فى الإهتمام بالمشكلات السلوكية والإنفعالية للطلاب وتشجيعهم على طلب المعونة لعلاج مشكلاتهم المختلفة ، وعمل دورات تثقيفية لزيادة الوعى الصحى للمخالطين للطلاب، وتقديم الحوافز للطلاب عن السلوكيات الصحية السليمة، وأوصت اللجنة بعمل دراسات عن تأثير الجنس على الإتجاهات الصحية والتوافق الصحى والإنفعالى .

والباحث إتبع الأسلوب العلمى فى دراسته ومنهجيته، وحقق تساؤلاته التى صاغها بأسلوب علمى سليم مستخدماً الأساليب الإحصائية المناسبة مناقشاً لنتائجه التى توصل إليها مؤيداً آراءه بالمراجع العلمية التى وصلت إلى ٩٢ مرجعاً عربياً وأجنبياً ، والدراسة إضافة علمية بالمرحلة الجامعية وبداية موفقة لبحوث تربوية ومعرفية وتطبيقية على طلاب الأكاديمية، والأكاديمية تحتاج إلى هذه النوعية من الدراسات.

من كل كتاب... صفحة

تقديم / إيمان العرجاوى

فى كتاب كليلة ودمنة نفتح باباً يسمى باب الأسد والثور وهو أول الكتاب وفيه حكم كثيرة وكلمات من بينها أن خير الإخوان والأعوان أقلهم مراهنة (موافقة) فى النصيحة وخير الأعمال أعلاها عاقبة وخير النساء الموافقة لبعلها وخير الثناء ما كان على أفواه الأخياروأشرف الملوك من لم يخالطه بطر وخير الأخلاف أعونها على الورع .

وأيضاً كلمة أخرى عن المبالغة فى الوصف والإقناع تشبه الشخص الذى يصور الحق على أنه باطل والعكس بأنه كالمصور الماهر الذى يصور فى الحيطان صور خارجة وهى ليست بخارجة وأخرى داخلة وهى ليست بداخله ، وقيل أيضاً على لسان أحد الحيوانات أن أفشل الأشياء هى أجهرها صوتاً وأعظمها جسماً.

ويدور الحديث فى هذا الباب عن مايمكن أن تفعله الوقيعة بين إثنين متحابين لا يخفى كلاً منهما للآخر غير الحب والمودة والإخوة ولكن عندما تتدخل الوشاية والحقد فإن المحبة تتلاشى ولا تجد مكاناً تقيم فيه ويحل محلها الكره والإنتقام وهو ما نراه واضحاً فى حكاية الأسد والثور حيث توجد شخصيتى كليلة ودمنة وهما إثنين من الحيوانات من فصيلة (أبن آوى) كانا يعيشان فى أرض يحكمها الأسد ويحاول أحدهما وهو دمنة التقرب لهذا الأسد الملك يوماً بعد يوم حتى يصبح أقرب أصحابه وأخلصهم إليه ولم يكن يعكر صفو حياة الأسد غير صوت خوار عال وشديد يسمعه كل يوم ولا يعرف مصدّره إنه لم يكن قد رأى ثوراً من قبل ، وفى محاولة من دمنة ليكسب المزيد من ثقة وحب الأسد طلب منه أن يأذن له بالخروج لإستطلاع أمر هذا الصوت فلما وصل وجد الثور فتحدث معه وأبلغه مأمنه وأتى به إلى الأسد وتعارفا فوجده الأسد مخلصاً شديداً فى رأيه فقربه منه ورفع منزلته ولم يعد يتحدث أو يصاحب غيره مما أوقع الغيرة والحسد فى قلب دمنة فجعل يفكر بمساعدة صديقه كليلة فى حيلة لإبعادهما عن بعضهما وقد تخلل هذا التفكير وهذا الحديث عدداً كبيراً من الحكايات التى تحمل عبر ونصائح للتأنى والتدقيق فى الأمور وعدم التسرع ومنها حكاية عن القدر الذى لا يعلمة أحد وهى عن رجل كان يسير فى غابة وإعترضه ذئب فحاول الهرب إلى قرية قريبة بينه وبينها نهر صغير فألقى نفسه فيه وهو لا يعرف السباحة فأنقذه أهل القرية وعاش بينهم فترة حتى رأى عن بعد بيتاً فقال أدخل فيه وأستريح فلما دخل إذا بمجموعة من اللصوص يقتسمون مالاً سرقوه فلمحوه ففر من أيديهم حتى وصل إلى مكان أمن فيه شرهم فاستند إلى ظهر حائط ليستريح وكان قديماً فسقط عليه فمات.

ومنها حكاية يقال لمن يستمع إلى التحذير من الخطأ ولا يتحرك ليمنعه حيث يحكى أنه كان هناك غديراً يعيش به ثلاث سمكات واحدة كيسة (فطنة) جداً والثانية أقل والثالثة عاجزة عن التفكير وذات يوم جاء صيادان ورأيا الغدير وإتفق أن يحضرا غداً لإصطياد أسماكه فسمعتهن الأسماك الثلاثة وكان بين الغدير والنهر فتحة يدخل منها الماء إلى الغدير فأسرعت السمكة الذكية فخرجت من هذه الفتحة إلى النهر الواسع أما الأقل منها إستهانت بالأمر وإنتظرت فجاء الصيادان فلما رأت الشباك ذهبت إلى الفتحة لتهرب فوجدتهما أغلقاها فقالت لقد فرطت وهذه عاقبة التفريط فلجأت إلى حيلة التظاهر بالموت فطفت فوق الماء وأمسكها الصياد ووضعها على العشب فوق الفتحة فقفزت فى النهر أما الثالثة فلم تفعل هذا ولا ذاك فتم صيدها .

وفى نهاية هذا الباب نجد دمنة وقد حقق ماأراد من الوقيعة بين الأسد والثور فهجم الأسد على الثور وقتله برغم الحب والود الذى كان بينهما وإذا أردت عزيزى القارئ أن تعرف كيف كان ذلك فلتقرأ معى أبواب كليلة ودمنة.

★★★

بيان صحفى المكتب الصحفى لـ يوبيفرانس الشرق الأوسط



السيدة كلارا جيمار السفيرة المفوضة للإستثمارات الدولية فى زيارة رسمية إلى مصر

فى نهاية زيارتها الرسمية إلى مصر، أعربت السفيرة كلارا جيمار، رئيسة الوكالة الفرنسية للإستثمارات الدولية عن بالغ سعادتها لزيارة مصر ولقاء كل من الدكتور عاطف عبيد، رئيس الوزراء والدكتور على الصعيدى وزير الصناعة والدكتور محمد الغمراوى، رئيس الهيئة العامة للإستثمار.

وصرح حسن بهنام مدير المكتب الصحفى لـ UBIFRANCE بأن السفيرة كلارا جيمار كانت قد أمضت ثلاث سنوات فى القاهرة فى التسعينات بصفة نائبة المستشار الإقتصادى الفرنسى.

وخلال الإجتماعات مع السادة رئيس الوزراء والوزراء بحثت وسائل سبل جذب الإستثمارات الفرنسية والأوروبية إلى مصر فى عدة قطاعات منها البترول والغاز والتكنولوجيا والمنتجات الغذائية والفنادق والسيارات والبناء والصيدلة. وأشادت السفيرة كلارا جيمار بالقانون الجديد للإستثمار فى مصر والذى وافق عليه مجلس الشعب أخيراً.

وأضاف حسن بهنام بأن رئيسة الوكالة الفرنسية للإستثمارات الدولية أعربت عن ترحيب بلادها لمشاركة مصر فى مشروع الشبكة الأورومتوسطية الممولة من الإتحاد الأوروبى (ANIMA) وأن هذا القرارسيفتح الباب أمام المزيد من التعاون الفرنسى - المصرى ورفع مستوى الإستثمار الأوروبى فى مصر.

الوكالة الفرنسية للإستثمارات الدولية (AFII)

فرنسا ترحب بالمستثمرين

تقوم وكالة AFII بخدمة المستثمرين الدوليين الراغبيين فى العمل فى فرنسا أو فى تطوير أنشطتهم داخل البلاد.

وهدفنا هو إقناعكم بأن بلادنا تمثل أرض رخاء فى قلب أول سوق عالمى ألا وهو : أوروبا.

والقيمة المضافة التى نقدمها تتمثل فى إمكانياتنا الخاصة بتحسين شروط نجاح مشروعكم، فى تعريف الإطار القانونى ونظام المساعدات العامة، فى تقديم الإستشارات بالنسبة لإختياراتكم الخاصة بالعمل فى فرنسا فضلاً عن تبسيط الإجراءات الإدارية ذات الطابع القانونى والضريبى والإجتماعى".

الوكالة الفرنسية للإستثمارات الدولية.

ترأس الوكالة الفرنسية للإستثمارات الدولية الـ AFII السيدة كلارا جيمار Clara GAYMARD السفيرة المفوضة للإستثمارات الدولية. وتعد هذه الوكالة هيئة حكومية معنية بتنسيق وجذب وإستقبال الإستثمارات الدولية فى فرنسا. وهى تمتلك ٢٢ مكتب و٧٥ مسئول تجارى فى الخارج (أمريكا الشمالية، آسيا، أوروبا) وذلك فى إطار الإعتماد على تعاون وثيق مع مكاتب إدارة العلاقات الإقتصادية الخارجية. هذا وتقوم وكالة الـ AFII بتقديم الإستشارات ومتابعة الشركات خلال مشاريعهم التى يتم إقامتها أو التوسع فيها داخل فرنسا.

ومن هنا فهى تمثل شبكة كفاءات وخبرات عملية لاسيما من خلال إجراء شراكة مع السلطات الإقليمية الفرنسية المتصلة بهيئة تخطيط الأراضى والعمل الإقليمى (الـDATAR) وكذا من خلال إقامة حوار دائم مع المسئولين الإقتصاديين.

خدمات وكالة الـ AFII المقدمة للمستثمرين الدوليين

* التعرف بالشروط العامة للإستثمار والعرض الإقليمى: شركات متخصصة، مراكز كفاءات وخبرات، مواقع صناعية، فرص الأنشطة التجارية وشراكة مع الشركات.
* تعبئة المساعدات العامة، متابعة مشاريع الإستثمار وتبسيط الإجراءات الإدارية.
* الإتصال بهيئة الـ DATAR والسلطات الإقليمية لبحث وتقديم أفضل العروض لإستقبال الإستثمارات.
* الإتصال بالسلطات المحلية لضمان متابعة الإستثمارات المنفذة مع الأخذ فى الإعتبار لمتطلبات وإحتياجات الشركات وفقاً للوائح والشروط الضريبية والإجتماعية والإدارية.

***

سياحة



...رات الباراكودا
...مريديان هليوبوليس

فى إطار الإستعدادات التى تقوم بها "مريديان هليوبوليس" لقدوم الموسم الصيفى الترفيهى، إنطلق ديسكو "الباراكودا" بعروض حية من رقص شرقى أصيل وشو أوروبى ممتع حيث الإستمتاع حتى الساعات الأولى من الصباح بعشاء راقص على نغمات أحدث الأغانى المحببة إليك وبالإضافة إلى سهرات "الباراكودا" يمكنك الإستمتاع بحفل الماتينيه كل خميس من الساعة ٥ مساءً حتى ٩ مساء.



"إيوان"
بفندق مريديان هليوبوليس

إختار المطرب والفنان "إيوان" فندق ميريديان هليوبوليس لقضاء مدة إقامته بمصر حيث يقوم بتسجيل ألبومه الغنائى الجديد. ومن المعروف أن فندق "ميريديان هليوبوليس" يسعى دائماً لتوفير جميع سبل الراحة حيث الخدمة المميزة لإرضاء جميع الأذواق. ويظهر فى الصورة "ممدوح فرج" نائب المدير العام و"نهال زمزم" مديرة الإتصالات التسويقية والعلاقات العامة وهم يرحبون بالفنان "إيوان" لدى وصوله للفندق.



وصول أول سفينة حاويات (M/V VALERIA) للخط الملاحى

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (MSC)

لميناء السخنة المحورى

إستكمالا لمسيرة الإنتشار وتقديم الخدمات الملاحية إلى الموانى العملاقة وخصوصاً المنطقة الواعدة التى أصبحت تمثل نبض حركة التجارة العالمية إستيراداً وتصديراً، الا وهى منطقة شرق أفريقيا حيث تجمع دول الكوميسا
ونظراً لما وصل إليه ميناء السخنة المحورى من معدلات فاقت كل التوقعات وصار من الموانى العملاقة الجاذبة للخطوط الملاحية العالمية والسفن ذات الحمولات الكبيرة لما يملكه من مؤهلات وإمكانيات مادية وبشرية وإلكترونية عملاقة. ولفت الميناء العملاق أنظار العالم إلى تلك الإمكانيات الهائلة .. منظومة كاملة من العمل الميناتى والجمركى بما فيها الهيئات الرقابية وذلك من خلال تعاون وإخلاص لا نهائى من جميع الجهات العاملة فى هذا الصرح العملاق.

فقد صرح طارق جلال فهمى رئيس شركة MSC Egypt الوكيل الملاحى لخطوط MSC العالمية بالموانى المصرية أن خطوط MSC قررت الإستفادة من المزايا العديدة لميناء السخنة وأعلن عن وصول أول سفينة حاويات (M/V VALERIA) يوم الخميس ٢٠٠٤/٦/٢٤

وأضافت منى جلال فهمى مدير عام شركة الخدمات البحرية والهندسية "مسكو" (MESCO) والوكيل الملاحى لخطوط غرب أوروبا للحاويات .WEST EUROPE CONTAINER LINES W.E.C أن سفينة الحاويات (M/V VALERIA) تحمل على ظهرها حاويات خاصة بخطوط .W.E.C وستصبح خطوط MSC و خطوط .W.E.C من الخطوط المنتظمة العاملة داخل الميناء.



MSC IS LEADING PROVIDER OF DIRECT PORT CALLS, SERVING THE 5 CONTINENTS AND CALLING 174 PORTS THROUGH 81 MAIN DIRECT AND 55 COMBINED WEEKLY LINER



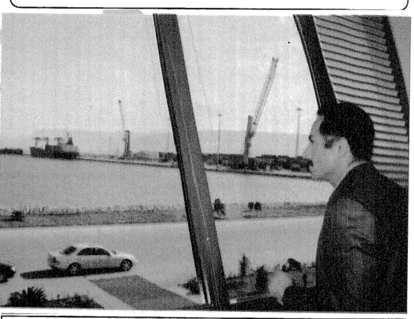
٨ مليارات دولار إستثمارات أجنبية للمنطقة الحرة الخاصة بميناء السخنة

تقرر ضخ ٨ مليارات دولار كإستثمارات أجنبية لتنفيذ عدد من المشروعات الصناعية والإنتاجية بالميناء حتى عام ٢٠٢٠ والمنطقة ستقوم بإنشاء مشروعات جديدة تتضمن إنتاج السكر وصوامع للغلال ومجزر وتعليب اللحوم ومحطة التموين السفن بالوقود وإنتاج الديزل الحيوى بإستثمارات تصل إلى ٤٠٠ مليون دولار وينتظر أن تبدأ الإنتاج خلال عام ٢٠٠٦ . وميناء السخنة أول ميناء للقطاع الخاص والذى تصل إستثماراته الحالية إلى ١,٥ مليار جنيه شاركت فيه الحكومة بمبلغ ٧٥٠ مليون جنيه فى إقامة مشروعات البنية الأساسية ويشارك فيه رأس مال مصرى أردنى أمريكى إنجليزى كشركة مساهمة مصرية ، وإستقبل الميناء ١٦٠ ألف حاوية خلال العام الماضى وينتظر أن ترتفع إلى ٢٥٠ ألف حاوية خلال العام الحالى تتضاعف إلى ٤٠٠ ألف حاوية العام المقبل .
إجمالى الإستثمارات التى يحتاجها الميناء لإجراء التوسعات وإقامة البنية التحتية تصل إلى ١,٧ مليار دولار حتى عام ٢٠٢٠ وأن العائد على الإتحاد القومى بعد إستكمال المشروع سيصل إلى ٧ مليارات دولار سنوياً ويستوعب المشروع تشغيل ٢٦ ألف عامل حتى سنة ٢٠٢٠ .



باستثمارات ٤١،٥ مليون دولار منطقة حرة خاصة دانماركية - إسترالية - مصرية بميناء السخنة لإقامة صوامع للغلال

وافقت الهيئة العامة للإستثمارات والمناطق الحرة على إقامة منطقة حرة خاصة داخل ميناء السخنة بإستثمارات تصل إلى ٤١،٥ مليون دولار، متمثلة فى مساهمة أجنبية دانماركية وإسترالية بنسبة ٨١٪ والباقى مساهمة مصرية، حيث يقام المشروع على مساحة ٣٥ ألف متر مربع لإقامة صوامع لمناولة ومعالجة الغلال والحبوب وفقاً للتخطيط الشامل المعتمد من مجلس الوزراء طبقاً لخطة الدولة ووزارة التموين ببناء ٤٠ صومعة فى جميع أنحاء الجمهورية ، إلى جانب طحن الحبوب وإعادة تصديرها بعد طحنها إلى دول منطقة الشرق الأوسط وأفريقيا ، ليمثل المشروع مجمعاً صناعياً متكاملاً يضم جميع الخدمات والمرافق والسيور الناقلة، وسوف يبلغ حجم الإنتاج السنوى المتوقع تصنيع وتداول من مليون إلى ١،٥ مليون طن سنوياً ويتيح المشروع ٢٠٠ فرصة عمل.



١،٥ مليار جنيه حصيلة جمارك العين السخنة

فى تصريح للسيد فؤاد بشير مدير عام جمارك ميناء السخنة أن قيمة الجمارك التى تم تحصيلها من خلال ميناء السخنة منذ إفتتاحه وحتى الآن بلغت ملياراً ونصف مليار جنيه، وأضاف سيادته أن الميناء يستخدم أحدث نظم الإفراج الجمركى فى الموانى المصرية مثل نظام الإفراج المسبق ونظام الإفراج الفورى خاصة على مستلزمات الإنتاج والسلع الصناعية والمعدات الثقيلة ، وقال أن نظام الإفراج المسبق المتبع فى الميناء يتيح سرعة خروج البضائع كما أن هناك تبسيطاً كبيراً فى الإجراءات الجمركية التى تجعل المستورد يستقبل بضاعته خلال ساعتين فقط من وصولها إلى أرض الميناء. وأضاف إلى أن المسار الأخضر الذى تم تطبيقه أخيراً يهدف إلى مد جسور الثقة بين الجمارك والمتعاملين معها . مشيراً إلى أن كافة الإجراءات التى طبقتها مصلحة الجمارك تعمل على إختصار الوقت اللازم للإفراج عن البضائع مما يؤدى إلى إنخفاض سعر السلعة والقدرة على المنافسة وكذلك يؤدى إلى سرعة دخول مستلزمات الإنتاج المستوردة حتى لا يتأثر إنتاج المصانع التى تستورد هذه المستلزمات

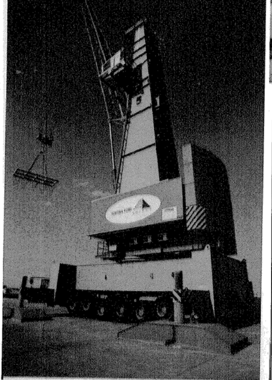
فؤاد بشير

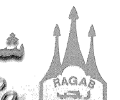
وإختتم تصريحه بالإشادة بتشغيل نظام التخليص الجمركى المعمول به حالياً بميناء السخنة بالڤيديو كونفرانس عن طريق دائرة مغلقة تربط المستوردين وأصحاب الرسائل مع مسئولى الجمارك بهدف إختصار زمن الإفراج الجمركى وحل مشاكل المستوردين مع الجمارك.

فرص كبيرة للتعاون مع مصر فى مشروعات التنمية الزراعية

فى حديث للسيد كيم تشانس وزير الزراعة فى غرب أستراليا قال أن بلاده ستعمل فى الفترة المقبلة على زيادة التعاون مع مصر فى مجال إقامة وتحديث المشروعات الزراعية والحيوانية وزيادة حجم التبادل التجارى بين البلدين ، مشيراً إلى أن مصر تمثل واحدة من الأسواق الواعدة بالنسبة للمستثمرين ورجال الأعمال الأستراليين.

وأضاف أنه بحث مع الدكتور يوسف والى عدداً من الموضوعات من بينها إنتاج الأغذية العضوية وإستخدام التكنولوجيا الأسترالية فى زيادة حجم الإنتاجية الزراعية، إلى جانب العديد من الموضوعات الأخرى من بينها تسهيل عمليات إستيراد اللحوم الأسترالية وسبل تطوير الأداء فى الموانى البحرية والمطارات. وأوضح أن بلاده على إستعداد لمساعدة مصر فى عمليات إستصلاح الأراضى الصحراوية خاصة أن أستراليا قطعت شوطاً فى هذا المجال نظراً لوجود مناطق صحراوية شاسعة بها تقترب فى سماتها من مشروعى توشكى وشرق العوينات يمثلان أهمية كبيرة للمستثمرين الأستراليين فى الأنشطة الزراعية، وقال إنه يمكن الإستعانة بالخبرات الأسترالية وإستخدامها فى تطوير المشروعين وإنشاء شركات مشتركة خاصة فى مجالات الإدارة وتكنولوچيا إنتاج الحبوب والرى ومعالجة المياه وعمليات الحصاد وما بعد الحصاد والتبريد والنقل والتسويق. وأشار إلى أهمية المناطق الإقتصادية الخاصة فى مصر مثل العين السخنة بالنسبة للمستثمرين الأستراليين.





شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية



شركتنا :-

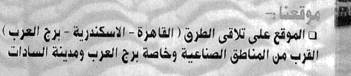
- من إوائل الشركات التى يساهم القطاع الخاص فى إنشائها بمنطقة الإسكندرية والوجه البحرى بنظام الموانى الجافة .
- تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جمركي عام لتعمل على تخفيف العبء عن ميناء الاسكندرية خاصة موانى الجمهورية العامة.
- تمتلك الشركة أحدث معدات التداول المتطورة سواء الثقيلة أو الخفيفة ومواكبة التطور التكنولوجي لتطوير الاداء المستمر والكفاءة العالية .
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذاالمجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.

موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الاسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

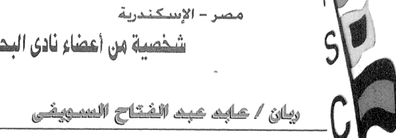


Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق اسكندرية القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الاسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)
محمول : ٠١٢٣٩٤٢٢١٦

النادى الدولى للبحارة

I S C



مصر - الإسكندرية

شخصية من أعضاء نادى البحارة

ربان / عابد عبد الفتاح السويفى

من مواليد اول سبتمبر عام ١٩٤٦ .

خريج الكلية البحرية - القسم التجارى عام ١٩٦٧ .

حاصل على شهادة ربان بحرى لاعالى البحار عام ١٩٧٩ .

وعن النشاط المهنى :

عمل ضابطاً بحرياً بمختلف السفن التجارية بالشركة المصرية للملاحة البحرية وتدرج فى كافة المناصب إلى أن صار رباناً ثم مفتش بحرى وكبير مفتشين بحريين بالشركة .

وعن النشاط الإجتماعى:

فهو عضو مجلس إدارة النادى الدولى للبحارة وأمين الصندوق بالمجلس وهو ايضاً رئيس مجلس إدارة نادى ضباط البحرية التجارية .

منظمة موانى البحر المتوسط السياحية (ميدكروز - MEDCRUISE)

تشطب عضوية الموانى المصرية

* فى عام ١٩٩٩ وافقت منظمة البحر المتوسط السياحية (ميدكروز - MEDCRUISE) على إشتراك جميع الموانى المصرية بقيمة إشتراك ميناء واحد فقط.

* وتم الإتفاق بين السيد اللواء/ حاتم القاضى رئيس الإتحاد العربى لغرف الملاحة والسيد/ خوان مدريد رئيس المنظمة فى إجتماع الإسكندرية فى شهر نوفمبر ٢٠٠٣ على أن يتم ترشيح رئيس هيئة ميناء الإسكندرية اللواء بحرى/ محمد أحمد إبراهيم يوسف ليكون عضواً فى مجلس إدارة المنظمة ويعلن هذا الترشيح فى الإجتماع الأخير للجمعية العمومية والذى عقد فى ٢-٢٠٠٤/٦/٣ فى (أليكانتى) بأسبانيا.

* أرسلت المنظمة فى مايو ٢٠٠٤ إلى وزير النقل المصرى تطلب إستعجال دفع الإشتراك قبل إجتماع الجمعية العمومية فى ٢٠٠٤/٦/٢.



حاتم القاضى

* أرسلت المنظمة فى ١٨ يونيه ٢٠٠٤ إستعجالاً إلى قطاع النقل البحرى يفيد بأنه فى حالة عدم دفع الإشتراك السنوى عامى ٢٠٠٣ - ٢٠٠٤ سيتم شطب عضوية الموانى المصرية من جميع مطبوعات المنظمة ومجلة SEA TRADE.



الفريق/ أحمد فاضل

* عدم تمثيل الموانى المصرية وحضور إجتماع ٢-٢٠٠٤/٦/٣ فى أسبانيا أفقد مصر مقعداً فى عضوية مجلس إدارة المنظمة وعين بدلاً منها ميناء فولوس باليونان.

* الدولة الوحيدة التى لم تدفع قيمة إشتراك عامى (٢٠٠٣ - ٢٠٠٤) هى مصر ممثلة فى موانيها.

* حضر إجتماع الجمعية العمومية الأخير الذى عقد فى أليكانتى بأسبانيا ٢- ٢٠٠٤/٦/٣ السيد اللواء / حاتم القاضى رئيس الإتحاد العربى لغرف الملاحة والمهندس / أحمد المناخلى والمهندس/ محمد أحمد رزق من هيئة قناة السويس.

* ومما هو جدير بالذكر أن أسبانيا مشتركة بعدد ١٨ ميناء وإيطاليا بعدد ١٢ ميناء وتركيا بعدد ٣ موانى وروسيا بالبحر الأسود بميناءين واليونان بعدد ٣ موانى وجارى التنسيق مع الموانى اللبنانية والسورية والأردنية للإشتراك فى المنظمة.

Subject: MEDCRUISE PAYMENTS
Date: Fri, 18 Jun 2004 12:23:05 +0200
From: Carla_Salvado@apb.es
To: mmt@idsc.gov.eg
CC: general@kadmar.com, Said@memnontours.com

Dear member,

Up to today we have not received your payment of annual fee 2003 and 2004 (12,000 euros). As you know, you were not included in the map we published on occasion of Seatrade Miami 2004 because this debt.

Now we are preparing the "Yearbook 2005/2006" to be published in November (Seatrade Med). In the book all members will be featured with their contact details, information about ports/ destinations /attractions. It would be a pity not to include Egyptian Ports in the book due to the debts.

Nevertheless, if we do not receive your payment by next week, we will be forced to exclude you from all publications and even as members of MedCruise. I hope you understand this decision.

Looking forward to receiving the payment in few days, in the meantime I remain

Yours faithfully,

Carla Salvadó
secretariat@medcruise.com
Secretary General
MEDCRUISE
Portal de la Pau, 6
08039 Barcelona
Ph.: +34 93 3068800
Fax: +34 93 3068817

خبر عاجل إلى النادى الدولى للبحارة مصر:

جاءنا والمجلة ماثلة للطبع أن خطوط سياحية بحرية جديدة ستقوم بزيارة مصر فى عام ٢٠٠٦ منها فريد أولسن كروز وهولندأمريكا كروز وذلك نتيجة للتسويق الذى تم بمعرفة الإتحاد العربى لغرف الملاحة وهيئة قناة السويس.

هل تعلم عزيزى عضو نادى البحارة..



★ **لجان النشاط الإجتماعى والثقافى**

إن الإشتراك فى النشاط الثقافى والإجتماعى.. وإنضمامك إلى عضوية إحدى هذه اللجان سوف يحدث أثراً فعالاً فى النهوض بالمستوى المنشود، ولابد لنا جميعاً من التكاتف لإحياء هذه الأنشطة سواء بإقامة حفلات جماعية فى مقر النادى أو بإقامة أمسيات ترفيهية خارج المقر وكذلك بعمل الرحلات الداخلية والخارجية.

كما أنه من الضرورى أيضاً إقامة ندوات ولقاءات ثقافية دورية والعمل على إشتراك السيدات الأعضاء فى تلك النشاطات من أجل زيادة فكر الإنتماء بنادى البحارة .

★ **مقر جديد للنادى**

إن مجلس الإدارة يبذل أقصى الجهود للبحث عن مقر جديد يناسب ويليق بنا جميعاً لإمكان ممارسة الأنشطة المختلفة التى يفتقدها العضو حالياً مثل إيجاد مكان مناسب لإقامة مكتبة ثقافية تتيح لكم الإطلاع على ما يرغب معرفته من المعلومات الملاحية والبحرية وغيرها.. ومكان آخر لمزاولة هواية الدخول على شبكة الإنترنت.. ومكان ثالث لمزاولة لعبة البلياردو.

★ **اللجنة الإجتماعية**

إن اللجنة الإجتماعية قد قامت فى الفترة الأخيرة بإعداد قائمة من المأكولات والمشروبات بأسعار وخدمة متميزة، كما تم استحداث نظام الـ Take Away بكافة أنواعه مما لاقى إستحساناً كبيراً من الكثير من الأعضاء. ويمكنك الحضور والإستفسار عن الأسعار الخاصة للسندويتشات الشهية.

★ **اللجنة الثقافية**

إن اللجنة الثقافية تقوم الآن بعمل إتصالات مكثفة من أجل ترتيب لقاء جماعى مع بعض من الشخصيات الهامة بالإسكندرية للتعرف والإجابة على الإستفسارات الكثيرة التى تدور فى خلد الجميع من مختلف النواحي.

كما تقوم اللجنة أيضاً بعمل الترتيبات لزيارات ميدانية للأعمال البحرية المتطورة فى صناعة النقل البحرى.

★ **الإنترنت**

أن كثيراً من الأعضاء والبحارة الوافدين يقبلون على نشاط الإنترنت.. وأن الإدارة تدرس حالياً وضع موقع للنادى على هذه الشبكة Web Site حيث يمكن للجميع الإطلاع على تعريف النادى وعلى أنشطته المختلفة.

★ **الرحلة الصيفية السنوية**

إن اللجنة الإجتماعية تدعوك من الآن لحجز مكانك فى الرحلة الصيفية السنوية إلى شرم الشيخ التى من المقرر قيامها فى الفترة من ٤ إلى ٩ سبتمبر ٢٠٠٤ .

وعن تفاصيل البرنامج والأسعار فيمكنك عزيزى القارئ الإطلاع عليها فى القريب العاجل بلوحة الإعلانات بمقر النادى.

★ **زيارة نائب رئيس مجلس إدارة نادى البحارة فى سان رامون أوكلاندا بكاليفورنيا**

شرف النادى بزيارته السيد Robert Mckoon نائب رئيس مجلس إدارة نادى البحارة فى سان رامون - أوكلاند - بكاليفورنيا فى الولايات المتحدة الأمريكية، وسعد بوجود نادى للبحارة فى مصر وبعد سفره أرسل للإدارة هنا رسالة قصيرة المبينة فيما بعد:

Please accept the photos on behalf of our seaman's club here in Oakland, California, USA. As I believe I told you when we met, our club hes an internet site at www. Sfbay-farer. Org and I have copied your brochure on to the site for use by merchant Seafarers who may find themselves in Alexandria.

I was a pleasure meeting with you. If you have the occasion to visit California, please do plan to visit our club.

Yours truly Robert Mckoon - Vice President - Bay Area Seafarers Service

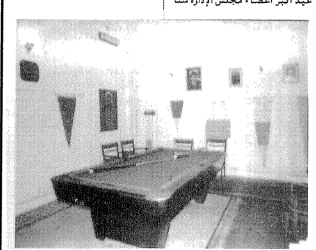
★ **زيارات البحارة الأجانب للنادى**

زار النادى خلال الفترة السابقة من هذا العام عدد ٢٢ بحار أجنبى تتفاوت جنسياتهم بين البحار الأسترالى والتركى والهندى وكانت إنطباعاتهم جيدة عن موقع النادى وما يقدمه لهم من مأكولات شرقية شهية ومشروبات خفيفة وإتصالات تليفونية دوليه .. كل ذلك بأسعار مميزة لا نبغى منها الربح.

★ **إجتماع الجمعية العمومية**

فى الثامنة من مساء يوم الخميس ٢٠ مايو الماضى توافد أعضاء الجمعية العمومية على مقر النادى بالإسكندرية وذلك لحضور الإجتماع السنوى، وقد إشتمل جدول الأعمال على عرض الأنشطة التى تمت خلال ٢٠٠٣، تقرير مراقب الحسابات عن العام المالى المنتهى فى ٢٠٠٣ وكذا إعتماد الميزانية للسنة المنتهية فى ديسمبر ٢٠٠٣ والموازنة التقديرية لعام ٢٠٠٤ وتعيين مراقب للحسابات مع تقدير أتعابه.

ورأس الجلسة الأستاذ محمد إسماعيل عيد أكبر أعضاء مجلس الإدارة سناً حيث عرض على الحاضرين تقريراً عن كافة الأنشطة وأشار سيادته إلى زيارة السفن الأجنبية بميناء الإسكندرية بمعرفه إدارة النادى وتشجيع البحارة الأجانب على إرتياد النادى بعد تسليمهم النشرات الدعائية المختلفة وأيضاً تقديم بعض الهدايا الرمزية لهم. وتحدث أيضاً عن إشتراكنا فى شبكات الإنترنت وفى سبيل وضع موقع للنادى على إحدى الشبكات بنظام Webster وقد إنتهى الإجتماع فى حوالى الساعة العاشرة على أمل بذل الجهود لزيادة معدلات الأنشطة الإجتماعية.







أخبار الهرم الرابع

المرأة والتنمية بين الموروث الثقافى والواقع المصرى

هو موضوع الندوة التى نظمها مركز منتدى الحوار بمكتبة الإسكندرية يوم ١٩ يونيه الماضى تحدثت فيها الدكتورة/ سامية الساعاتى، أستاذ علم الإجتماع بكلية البنات جامعة عين شمس. دارت الندوة حول أحوال المرأة فى المجتمع المصرى، كما ألقت الضوء على تأثير المنظور والموروث الثقافى على نظرة المجتمع لها. أدار الندوة الدكتور صلاح فضل، أستاذ الأدب العربى ومستشار مدير المكتبة.

طب الأعشاب والطب البديل فى ندوة بالمكتبة

نظمت لجنة العلوم والتكنولوجيا، إحدى اللجان الإستشارية المتخصصة بمكتبة الإسكندرية، يوم ١٧ يونيه الماضى ندوة بعنوان «طب الأعشاب والطب البديل» تحدث فيها الأستاذ الدكتور سمير حنا صادق الأستاذ بكلية الطب - جامعة عين شمس ومقرر لجنة الثقافة العلمية فى المجلس الأعلى للثقافة والأستاذ الدكتور محمد أبو الغار أستاذ أمراض النساء والتوليد بكلية الطب جامعة القاهرة، ناقشت الندوة الاتجاه نحو طب الأعشاب والطب البديل ومقارنته بالطب التقليدى. أقيمت الندوة فى تمام الساعة الخامسة بقاعة المؤتمرات الكبرى بالمكتبة.

قياس محيط الكرة الأرضية فى مكتبة الإسكندرية

فى الحادى والعشرين من شهر يونيه من عام ٢٥٠ قبل الميلاد، قام مدير مكتبة الإسكندرية القديمة إيراتوستينس بقياس محيط الكرة الأرضية عن طريق قياس ظل الشمس فى كل من الإسكندرية وأسوان فى نفس التوقيت.

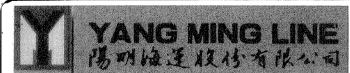
وفى عام ٢٠٠٤ وفى نفس اليوم أى يوم الاثنين الحادى والعشرين من يونيه، نظمت مكتبة الإسكندرية بالتعاون مع المركز الثقافى الفرنسى إحتفالية كبرى بالمكتبة، قام خلالها طلاب مدارس الإسكندرية بتكرار تجربة إيراتوستينس فى نفس الوقت مع طلاب من مدارس أسوان وكان الإتصال بينهم مباشراً عن طريق الفيديو عبر شبكة الإنترنت لتبادل القياسات الفلكية وقياس محيط الكرة الأرضية.

أشرف على تنفيذ التجربة السيد/ دينيه سافوا مدير قصر الإستكشافات العلمية بفرنسا الذى سيقوم أيضاً بتنفيذ تجربة لعمل الساعة الشمسية بإستخدام ظل الإنسان.

وقد صرح الدكتور عمر فكرى الباحث الفلكى بمركز القبة السماوية فى المكتبة بأن يوم ٢١ يونيه هو أطول نهار فى السنة حيث يبلغ طوله من شروق الشمس وحتى غروبها ١٤ ساعة و ١٠ دقائق، ويُعرف فلكياً بيوم الإنقلاب الصيفى حيث تصل الشمس فيه إلى أقصى إرتفاع لها من جهة الشمال وتكون عمودية فى ذلك اليوم على كل البلاد التى تقع على خط عرض ٢٣.٥ درجة وهو الخط الذى يسميه الفلكيون مدار السرطان.

وإيراتوستينس، عالم وفلكى وكاتب وشاعر يونانى ولد فى سيرين بليبيا عام ٢٧٦ قبل الميلاد وهو أول من قام بقياس محيط الكرة الأرضية بدقة عالية، وقد استقر إيراتوستينس فى الإسكندرية عام ٢٥٥ ق. م. بعد إنتهائه من الدراسة فى كل من الإسكندرية وأثينا، وأصبح مديراً لمكتبتها عام ٢٣٦ قبل الميلاد.

وقد وجهت أسرة مركز القبة السماوية العلمى الدعوة لجمهور الإسكندرية للمشاركة فى هذه التجربة الفلكية وجميع الفعاليات العلمية التى أقيمت فى هذا اليوم.



INMAR

** LONG TERM SCHEDULE FORYML VESSELS INDIAN CONTINENTAL / FAR EAST / USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS

JUNY 2004

NAME OF VESSEL	ETA	PORT
M/V CAPE CHARLES	01/07/04	PSD
M/V CHISWICK BRIDGE	03/07/04	PSD
M/V SAN PEDRO BRIDGE	03/07/04	PSD
M/V OCEAN GULF	05/07/04	PSD
M/V CMA CGM KOMODO	08/07/04	PSD
M/V EMPRESS HEAVEN	10/07/04	PSD
M/V GOLDEN GATE BRIDGE	10/07/04	PSD
M/V MING LONGEVTTY	12/07/04	PSD
M/V GEORGA WASHINGTON BRIDGE	15/07/04	PSD
M/V BREMEN BRIDGE	17/07/04	PSD
M/V MING OCEAN	19/07/04	PSD
M/V EVER GENTLE	22/07/04	PSD
M/V EMPRES DRAGON	24/07/04	PSD
M/V AKINADA BRIDGE	24/07/04	PSD
M/V OCEAN ATLANTIC	26/07/04	PSD
M/V INDIA LOTUS	29/07/04	PSD
M/V RIALTO BRIDGE	31/07/04	PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS FAR EAST / EAST MED PORTS.

JUNY 2004

NAME OF VESSEL	ETA	PORT
M/V YM SKY	07/07/04	PSD
M/V YM PEOPLE	14/07/04	PSD
M/V OI YUN HE	21/07/04	PSD
M/V JINYUNHE	28/07/04	PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS WEST BOUND

JUNE 2004

NAME OF VESSEL	ETA	ROUTATION
M/V MING LONGEVITY	03/07/04	PSD / GOA / LIV / PSD
M/V WEHR BILLE	04/07/04	NAP / GOA / FOS / BCN / VLC
M/V EMPRESS DRAGON	10/07/04	NAP / GOA / FOS / BCN / VLC
M/V MING OCEAN	10/07/04	PSD / GOA / LIV / PSD
M/V OCEAN ATLANTIC	17/07/04	PSD / GOA / LIV / PSD
M/V RIALTO BRIDGE	17/07/04	NAP / GOA / FOS / BCN / VLC
M/V YM COMFORT	24/07/04	PSD / GOA / LIV / PSD
M/V EMPRESS PHOENIX	24/07/04	NAP / GOA / FOS / BCN / VLC
M/V HOWRAH BRIDGE	31/07/04	PSD / GOA / LIV / PSD
M/V EMPRASS SEA	31/07/04	NAP / GOA / FOS / BCN / VLC

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS.

JUNY 2004

NAME OF VESSEL	ETA	ROUTATION
M/V INDIA LOTUS	04/07/04	BCN / FXT / RTM / HAM / GOA
M/V AKINADA BRIDGE	05/07/04	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V MING PLUM	06/07/04	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V MING PROMINENCE	11/07/04	BCN / FXT / RTM / HAM / GOA
M/V CHICAGO BRIDGE	12/07/04	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V MING GREEN	13/07/04	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V TBN	18/07/04	BCN / FXT / RTM / HAM / GOA
M/V ROTTERDAM BRIDGE	19/07/04	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V MING ORCHID	20/07/04	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V CAPE CHARLES	25/07/04	BCN / FXT / RTM / HAM / GOA
M/V LIONS DATE BRIDGE	26/07/04	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V MING COSMOS	27/07/04	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH

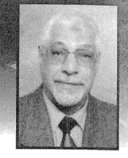
الإسكندرية : ٢ شارع فرناند عاداه / المسلة. محطة الرمل ت/ ٤٨٦١٢٣٩- /٤٨٧٣٩٥١/ ٤٨٦٢٥٠٠ - ٤٨٧٣٠٧٨
فاكس/ ٤٨٤٠٧٥٧ / ٤٨٤٧٢٦٦ تلكس/ ٥٤٦٣٠ / ٥٤٤١٨ اسكندرية

مكتب بورسعيد: ١٣ شارع الجمهورية تليفون: ٠٦٦/٣٥٩٨٨٥ - ٠٦٦/٣٥٩٧٧٥ فاكس: ٠٦/٣٣٦٦٤٥
مكتب دمياط بجوار شركة الحاويات تليفون وفاكس / ٣٢٠٢٢١ (٥٧)
الفروع : القاهرة - بورسعيد - السويس

ABBREVIATIONS

المختصرات الخاصة بأعمال التجارة الدولية والتأمين والنقل البحرى والجوى





عرض وتقديم محاسب رجب حسن رجب إتحاد المواني البحرية العربية

F.I.T	Free of Income tax	معفى من ضريبة الدخل
F.O	Firm Offer	عرض ثابت
F.O.B	Free On Board	تسليم البضاعة على ظهر السفينة
F.O.C	Free Of Charge	معفى من الرسوم
F.O.C	Flag Of Convenience, Free Of Commission Free Of Claims	علَم الملاءمة، بدون عمولة، خال من الدعاوى والمطالبات
F.O.Q	Free On Quay	تسليم البضاعة على الرصيف
F.O.R	Free On Rail	تسليم البضاعة على عربة السكة الحديد
F.O.T	Free On Truck	تسليم البضاعة على الشاحنة (اللورى)
F.O.W	Free On Wagon	تسليم البضاعة على العربة (السكك الحديدية وغيرها)
F.P	FUlly Paid	خالص . مدفوع تماماً.
F.P.A.	Free of Particular Average	التأمين بدون ضمان العوارية الخاصة
F.R.O	Fire Risk Only	التأمين ضد خطر الحريق فقط
FRT.	Freight	النولون. أجرة النقل
FT.	Foot	قدم
F.T.	Full Terms	كل الشروط
Fth	Fathom	وحدة قياس
F.Y.I	For Your Information	لإخطارك . لإبلاغك بأن
GA	General Average	العوارية العامة. الخسارة العمومية
G.A.CON.	General Average Contribution	نسبة الإشتراك فى العوارية العامة
G/A DEP	General Average deposit	وديعة العوارية العامة
GAL.	Gallon	جالون
G.A.T.T	General Agreement on Tariffs and Trade	الإتفاقية العامة للتعريفة والتجارة (الجات)
G.B.O	Goods in Bad Order	البضاعة فى حالة سيئة.
G.F.	Government Form	الصيغة الحكومية
G.M.T	Greenwich Mean Time	حسب توقيت جرينتش
GR.	Grain, Gross	الحبوب. الإجمالى
guar	Guaranteed	مضمون
G.v.	Grande Vitess	بأقصى سرعة (عند شحن البضاعة أو تفريغها).
Hbr	Harbour	المرفأ
H.C	Home Consumption	الإستهلاك المحلى
H.G.V.	Heavy Goods Vehicle	عربة نقل البضائع الثقيلة
H & M.	Hull and Machinary	بدن السفينة وآلاتها [فى التأمين]
HP	Hire - Purchase	التأجير بقصد الشراء
HP	Horse Power	القوة المقدرة بالحصان
H.T	Half Time	نصف الوقت (الرسمى)
H.W	High Water	شدة الأمواج.إررتفاع المياه بحركة المد
H.W.D	Heavy Weather Damage	الأضرار أو الخسائر الناجمة عن سوء الأحوال الجوية.
I.A.E.A	International Atomic Energy Agency	الوكالة الدولية للطاقة الذرية
I.A.T.A	International Air Transport Association	الإتحاد الدولى للنقل الجوى
I.B	In Bond	بضاعة مودعة بالجمارك لحين التخليص عليها
I.C.A.O.	International Civil Aviation Organisation	المنظمة الدولية للطيران المدنى
I.C.C	International Chamber of Commerce	الغرفة التجارية الدولية
I.D.A.	International Development Association	الإتحاد الدولى للتنمية
I/I	Irregular Indorsement	تظهير غير سليم قانوناً
I.L.O	International Labour Organisation	منظمة العمل الدولية
I.M.C.O	Inter - governmental Maritime Consultative Organization	المنظمة البحرية الإستشارية للحكومات
I.M.O	Internotional Maritime Organisation	المنظمة البحرية الدولية
IMPTR	Importer	المستورد
I.M.T.A	International Meat Trade Association	الإتحاد الدولى لتجارة اللحوم
IN.	Inche	بوصة
INCL.	Inclusive, Included	متضمن. مشتمل على. مرفق
INT	Interest	الفائدة
INV.	Invoice	الفاتورة
i.r.o	In respect of	بالنظر إلى. فيما يتعلق. .
I.R.S	Indian Register of Shipping	الهيئة الهندية لتسجيل السفن
i.v.	Invoice Value, Increased Value	القيمة المدونة بالفاتورة، قيمة زائدة
J.	Journal	دفتر اليومية
J/A	Joint Account	الحساب المشترك
KG.-KILOG	Kilogramme	كيلو جرام
KHZ	Kilohertz	كيلو هيرتز
KM.-KILOM	Kilometre	كيلو متر
L.	Pound	الجنيه الإسترلينى
L.A.	Letter of authority, Lloyd's Agent	خطاب التفويض ، وكيل اللويدز
L.A.S.H	Lighter aboard ship	سفن اللاش [حاملات الصنادل]

ترى أكسوف هذا أم خسوف؟؟!!

الجواب: من يوليو القادم يفرض نفسه علينا .. المنظمة البحرية تتحدث

إعداد/ شرين جلال منير

عقدت لجنة السلامة البحرية الثانية للمنظمة البحرية الدولية IMO إجتماعها الأخير بالعاصمة البريطانية بحضور ممثلى ١٤٦ دولة من القارات الخمس .. نوقش من خلالها مواضيع عدة هامة حول قضايا النقل البحرى فى العالم كتعديل الصكوك الإلزامية، سلامة سفن الركاب الكبيرة، تدابير تقرير الأمن البحرى - التدريب والخفارة - الميناء على أساس الأهداف وسلامة ناقلات السوائب وقد تداخلت هذه الموضوعات أثناء المناقشة فى باقى البنود الخاصة بجدول الأعمال والمختلفة فى بند تصميم السفن والمعدات ودور العامل البشرى فى السلامة البحرية وتطبيقات دولة العلم وسلامة الملاحة البحرية والإتصالات والبحث والإنقاذ والوقاية من أعمال الحريق وأعمال القرصنة والسطو المسلح.


اللواء/ مصطفى توفيق

فى حديثنا مع اللواء/ **مصطفى توفيق خطاب** رئيس مصلحة الموانىء والمنائر ورئيس وفد مصر تكلم سيادته عن تنفيذ الإجراءات الأمنية حيث أن اللجنة المنعقدة بالمنظمة البحرية الدولية شددت على ضرورة الإلتزام بالموعد المحدد فى ٢٠٠٤/٧/١، وأيضاً عن تعديلات الصكوك الإلزامية حيث قال أن هذا البند قائم ومستمر على جدول أعمال لجنة السلامة البحرية وبناء عليه يتم الموافقة على أى تعديلات خاصة بأحكام الإتفاقيات الدولية ثم يتم إقرارها مع تحديد موعد النفاذ لأى تعديل يتم وبناء على الدراسة التى قامت اللجان الفرعية المتخصصة مثل لجنة تصحيح السفن واللجنة الفرعية للوقاية من الحريق واللجنة الفرعية للبحث والإنقاذ واللجنة الفرعية للإتزان وخطوط الشحن وسلامة سفن الصيد إعتمدت اللجنة فى دورتها التعديلات التالية:

١- تعديلات على اتفاقية الـ SOLAS لعام ١٩٧٤وتشمل:

أ- تعديلات اللائحة 6-3 من الباب الثانى/١ بخصوص المعايير الخاصة بفتحات الدخول إلى مناطق الشحنة للمعاينة بناقلات البترول والناقلات الصب ولا تطبق هذه التعديلات على الناقلات المزدوجة.

وقد قامت الموافقة على هذه اللائحة بالتصويت بأغلبية الأعضاء طبقاً للائحة الداخلية للجنة، وقد تحفظ وفد مالطا على أحكام هذه اللائحة نظراً للمخالفة لأحكام الإتفاقية.

ب- تعديلات الباب الثالث (اللائحة ١٩ - ٢٠ - ٣٢) بخصوص التدريبات على معدات الإنقاذ فى حالات الطوارىء وعمليات إنزال قوارب النجاة وعمليات فحص هذه المعدات وصيانتها والمحافظة عليها على فترات زمنية متقاربة ومنتظمة وتدخل هذه التعديلات حيز النفاذ الإجبارى بداية من أول يوليو ٢٠٠٤.

جـ- تعديلات الباب الخامس (سلامة الملاحة) اللائحة ٣٤ بخصوص سلامة الملاحة وتجنب المواقع والمناطق الخطرة على سلامة الملاحة عن طريق إضافة فقرة جديدة (٣٤ - ١) خاصة بمسئوليات الربان.

٢- تعديلات بروتوكول ١٩٨٨ بإتفاقية الـ SOLAS لعام ١٩٧٤ وتشمل تعديل لمرفق شهادة معدات السلامة (الملحق E) وكذا تعديل لشهادة سلامة اللاسلكى (الملحق ٢) ويدخل حيز النفاذ الإجبارى فى ٢٠٠٦/٧/١.


ربان/ عماد إسلام

٣- التعديلات المدخلة على إتفاقية البحث والإنقاذ لعام ٧٩ (SAR).

٤- تعديلات مدونة نقل البضائع الخطرة (IMDG).

وفى حديثنا مع الربان/ عماد عادل إسلام نائب رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى وعميد معهد الأمن البحرى دار الحديث مع سيادته حول الأمن البحرى حيث أوضح لنا سيادته ما دار باللجنة المنعقدة لتشديدها وحرصها على ضرورة الإلتزام بالتنفيذ فى الموعد المحدد (الأول من يوليو لعام ٢٠٠٤) حيث أعلنت الكثير من الحكومات (أمريكا - إنجلترا - فرنسا - اليابان - ليبيريا - الإتحاد الروسى - الصين ...إلخ) أنه لن يتم السماح لأى سفينة لم تستوفى متطلبات الكود بدخول أى من موانيها بناء على المعلومات التى تم تقديمها إلى المنظمة من الحكومات المتعاقدة أى أنه فيما يتعلق بتطبيق خطط الأمن الخاصة بالموانىء فإن هناك ٣٥٪ من الحكومات تتعثر فى التنفيذ نظراً للعلاقات بين الجهات الحكومية حيث أن هناك عدد (٥٠) ميناء فى عدد (٣٠) دولة إستوفت التطبيق، كما أن العلاقات البيروقراطية الداخلية تعطل التنفيذ، وأن المعلومات الواردة تؤكد أن ٧٧٪ من الموانىء تؤكد التزامها بالتطبيق فى الموعد المحدد ٢٠٠٤/٧/١ وعن الولايات المتحدة أوضح سيادته أنها أعلنت عن تعيين ٥٠٠ مفتش لإتمام الفحوص وأن الشهادات الخاصة بسفنها البالغ عددها ١٠٢٠ سفينة تعمل فى رحلات دولية ستكون جاهزة قبل الموعد حيث أن ٨٠٪ من الخطط قد تم إستيفائها كما وأن الموانىء قد إستوفت بنسبة ١٠٠٪ وأن هناك ٣٢٠٠ محطة بحرية تم إجراء تقييمها وتم تحديد الخطط الأمنية لها بنسبة ٩٩٪ بعد إعتمادها.

المهندس/ حيدر عبد العليم

وأوضح لنا السيد المهندس/ حيدر عبد العليم رئيس الإدارة المركزية للتفتيش البحرى بمصلحة الموانى والمنائر أن تأكيد اللجنة على ضرورة أن تحدد كل حكومة الأشخاص المتعاملين مع السفن وإصدار تحقيق شخصية لهم وأنه على دولة الميناء أن تصدر تعليمات محددة للإلزام لها من جانب ضابط أمن الميناء ومسئول الميناء وأشار إلى أن اللجنة قد أوصت بضرورة الإستجابة للإنذارات الأمنية المزدوجة أو التى يشك فى صحتها كما لو كانت صحيحة ولحين التأكد منها، وأن يتم الاستيضاح فى اللجنة أن المدونة لا تمنع تعيين الربان مسئول عن أمن السفينة وذلك بعد حصوله على التأهيل اللازم وقد أوصت اللجنة بأنه لا حاجة لإصدار شهادات أمنية مؤقتة للسفن قبل الأول من يوليو القادم ولكن يمكن أن يتم ذلك بعد ٢٠٠٤/٧/١ للسفن التى تدخل الخدمة حديثاً أو التى تنقل العلم أو تنقل الملكية لشركة أخرى جديدة وإن اللجنة تحذر السفن من دخول الموانىء التى لا تمتثل إلى المدونة وأن تتخذ الإجراءات الأمنية المناسبة عند دخولها هذه الموانىء وأن ترفع درجة استعدادها لتفادى أى حوادث نتيجة عدم إمتثال هذه الموانى وأوصت اللجنة أيضاً اللجنة الحكومات بضرورة إبلاغ المنظمة وإرسال المعلومات عن نقطة إتصال واحدة للتعامل مع المنظمة حول المسائل المتعلقة بالأمن البحرى حيث أن عدد (٤١) حكومة قد نفذت ذلك من عدد (١٤٦) حكومة وذلك قبل ٢٠٠٤/٧/١ وأوضح سيادته إلى أن قبلت اللجنة بتوجيه اللجنة الفرعية للتدريب والخفارة (STCW) بأن يتم إعتماد متطلبات العاملين على السفن وأن يستمر العمل مؤقتاً بشهادات الأمن الدولية والتى تقبل على أنها دليل على تدريبهم ومن ناحية أخرى.

أبرز إلينا السيد اللواء بحرى/ فؤاد شرين القاضى نائب رئيس لجنة السلامة البحرية المحاور الرئيسية التى إرتكزت عليها الموضوعات التى تم بحثها من قبل الوفود الأعضاء حيث أوضح مدى أهمية تطبيق إتفاقية الأمن البحرى فى أول يوليو ٢٠٠٤ وأشاد بالإلزام بمتابعة قرارات اللجنة لما لها من تأثير مباشر على حركة النقل البحرى العالمية فى هذا الصعيد ومتابعة المناقشات والإجراءات والتدابير والقوانين الملزمة لجميع الدول الأعضاء بالمنظمة وعرض إلينا شريحة من الإجتماع مع المجموعة الأوروبية وقد حضر الإجتماع كل من جمهورية مصر العربية - الأردن - لبنان - سوريا - الجزائر - المغرب - تركيا - مالطا وفرنسا وممثل المجموعة الأوروبية وممثل المنظمة البحرية الدولية IMO وقد تحدث ممثل كل دولة عن المساعدات التى تمت من المجموعة الأوروبية والتى تمثلت فى ورش العمل الإقليمية والدولية وتدريب المفتشين والعاملين بدولة العلم لكل دولة وقد تركز طلب جميع الدول على التدريب على ISPS كود والمتمثل فى الإجراءات الأمنية الخاصة بالسفن


اللواء/ شرين القاضى

والموانىء والشركات البحرية والخطط الأمنية والذى سيدخل حيز التنفيذ من يوليو القادم وتبادل الخبرات والندوات لمذكرات تفاهم رقابة الدول على الميناء مثل (مذكرة تفاهم البحر المتوسط - مذكرة تفاهم باريس - مذكرة تفاهم طوكيو - مذكرة تفاهم البحر الأسود .. إلخ) وقد تحدث ممثلى وفود لبنان - سوريا والأردن حيث أناطوا الفضل للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى لقياسها بالتدريب للربابنة والضباط العاملين بالبحر لهذه الدول وكذا مساعدتهم فى تنفيذ الإجراءات الخاصة لمعاهدة التدريب STCW مما أدى إلى دخولهم للقائمة البيضاء للمعاهدة وكذا مساعدة الجمهورية اللبنانية فى إنشاء جهاز رقابة الدولة على الميناء وقد دعا ممثلى وفد مصر المجموعة الأوروبية للإستعانة بالأكاديمية العربية عند تصريح مساعدات تدريبية لدول المنطقة حيث أضحت الأكاديمية قلعة التدريب البحرى لقارة أفريقيا. وعن وفد مالطا فقد قام بتقديم ورقة عمل تختص بعمليات إنقاذ المهاجرين غير الشرعيين طبقاً للباب الخامس من معاهدة SOLAS بند رقم ٣٣ حيث يختص هذا البند بأن يتم إنقاذ أرواح المهاجرين غير الشرعيين عند تعطل أو غرق وسيلة نقلهم إلى أقرب مركز إنقاذ معتمد للدولة التى تم الإنقاذ أمام سواحلها وقد قام وفد مالطا بشرح ورقته حيث قال أن المهاجرين غير الشرعيين سيتم إستغلالهم بواسطة عصابات إجرامية تقوم بالتحايل على بسطاء البشر من دول العالم الثالث الذين يحاولون تحسين أحوالهم المعيشية بالبحث عن فرص عمل فى دول العالم المتقدم حيث يتم إستغلالهم بدفع أموال كثيرة لا تقل عن ٢٠٠٠ دولار للفرد الواحد ويتم شحنهم فى سفن صغيرة وعادة لا تكون هذه السفينة صالحة للعمل وبالتالى يتم عطل هذه السفينة أو يمزقها البحر وقد تحجم السفن المارة عن إنقاذ أرواح هؤلاء المهاجرين غير الشرعيين حيث تضطر إلى تحويل أى تغيير خطوط سيرها حتى تصل إلى مركز الإنقاذ المعتمد وقد يكون هذا المركز بعيد عن مكان الحادث بمسافات من ٥٠ - ٨٠ ميل بحرى مما يؤخر السفن التى قامت بالإنقاذ عن توقيتات وصولها إلى الموانىء مما يكلفها المال والجهد وبالتالى لا تبادر هذه السفن بالإنقاذ والإستمرار فى خطوط سيرها بدعوى عدم رؤيتها للحادث وما إلى ذلك وطلب وفد مالطا بتسهيل عمليات إنقاذ الأرواح لتلك السفن التى تقوم بالإنقاذ بأن يتم توصيل المنقذين من المهاجرين غير الشرعيين إلى أقرب ملجأ آمن أو أقرب ميناء لخط سير السفينة وليس إلى أقرب مركز إنقاذ وذلك كعملية إنسانية ولتشجيع السفن المارة على عمليات الإنقاذ. وقد قام الوفد المصرى بدعم ورقة مالطا وحذت دول أخرى كثيرة ما قام به الوفد المصرى، وقد قامت بعض الدول الأوروبية برفض ورقة مالطا وحذت دول أخرى بالتصويت على الورقة وقام بدعم الورقة عدد (٣٩) وفد وقام برفض الورقة عدد (٤٣) وفد وامتنع عن التصويت عدد (٢١) وفد وقد تم رفض الورقة بأغلبية خمس أصوات فقط حيث قام وفد مالطا بتسجيل تحفظه على البند (٣٣) من الباب الخامس من معاهدة الـ SOLAS الخاصة بعمليات الإنقاذ فى البحر.

***

أخبار من فوق السحاب

إنشاءات وأعمال تطوير

* جارى العمل لتوسعة مطار محمد الخامس فى الدار البيضاء لزيادة إستيعابه للحركة المتوقع وصولها إلى ٨ ملايين شخص، كما سيتم بناء مدرج جديد للطائرات، وتصل تكلفة هذا المشروع إلى مائة مليون دولار.

* تقوم حكومة قطر بإنشاء مطار جديد بالدوحة تصل تكلفته إلى مليونين ونصف مليون دولار، ومن المتوقع الإنتهاء من بنائه خلال عام ٢٠٠٨ ليستوعب ١٢ مليون راكب فى الشهر.

* وافقت الهيئة العامة للطيران المدنى فى دبى على تنفيذ مشروعين لإنشاء مركز للمراقبة الجوية فى أبوظبى، وتوسعة مبنى الهيئة وتصل تكلفة المشروعين إلى مائة مليون درهم.

* صرح الطيار حسن محمد حسين رئيس شركة ميناء القاهرة الجوى بأن أعمال التطوير الخاصة بتحويل الصالة رقم ٣ بمطار القاهرة الدولى إلى صالة دولية تنتهى فى شهر يوليو الجارى، وذلك لخدمة ٦ طائرات فى وقت واحد، وتصل تكلفة المشروع إلى ١٣٠ مليون جنيه.

إجتماع فوق العادة


احمد شفيق

عقد أحمد شفيق وزير الطيران إجتماعاً موسعاً مع جميع القيادات بالشركة القابضة لمصر للطيران حيث تم إستعراض نشاطها بعدما حققت نسبة زيادة قدرها ٥٪ فى نقل الركاب خلال الفترة من يوليو ٢٠٠٣ حتى مارس الماضى، هذا علاوة على نقل ٤٠٦ ألف راكب فى شهر إبريل الماضى، وذلك فى إطار برنامج المعونة الإستشارية الذى قدمته شركة سير الأمريكية الذى بدأ تنفيذه إعتباراً من أغسطس ٢٠٠٣ وحتى مايو الماضى.

تأثير إرتفاع أسعار البترول

أعلن جيوفانى بيسينانى رئيس الإتحاد الدولى لشركات الطيران المدنية "أياتا" أن إرتفاع أسعار البترول بمعدلاته الحالية سيؤدى إلى خسائر تتعدى ثلاثة مليارات دولار هذا العام مما سيدعو الشركات إلى تقليص بعض الإجراءات ومنها التذاكر الإلكترونية بحلول عام ٢٠٠٧ لخفض النفقات.

إيرفرانس تشترى الهولندية

قررت شركة إيرفرانس شراء شركة الخطوط الجوية الهولندية مقابل ٨٩٦ مليون دولار، وسيمتلك المساهمون فى الشركة الهولندية ١٩٪ من مجموع أسهم الشركة.

مكتب للتحقيق فى الحوادث

سيتم عرض مشروع إنشاء مكتب عربى للتحقيق فى حوادث الطائرات فى إجتماع الجمعية العامة للهيئة العربية للطيران المدنى الذى سيعقد بمدينة أغادير المغربية يومى ٢٣ و ٢٤ سبتمبر القادم

جوازات السفر المقروءة

قامت وزارة الطيران المصرية بتنفيذ شبكات خاصة بتنظيم جوازات السفر المقروءة آلياً بالمطارات ومتصلة بمصلحة الجوازات، وقد دعا اللواء طيار ممدوح الباجورى إلى ضرورة إعداد إستراتيجية لتحديث جوازات السفر حتى لا يتعرض حاملو الجوازات لمتاعب عند إنهاء إجراءات المغادرة والوصول، وتحديد نهاية إستخدام الجوازات العادية بنهاية عام ٢٠٠٨ .

الجاتس GATS

وتحرير خدمات النقل البحرى والبرى



ربان/ فاروق الصايغ خبير ومستشار بحرى

من باب العلم والإحاطة الإتفاقية العامة للتعريفات والتجارة (الجات) General agreement on tariff and trade ويرمز لها إختصاراً بالـ GATT تتعلق بضمان تدفق التجارة الدولية دون اللجوء إلى سياسات تمييزية فى التجارة (تدابير إجراءات - دعم - إعانات حصص عددية وكمية فى صالح المورد المحلى. تحديد نسبة قصوى للملكية الأجنبية - إحتكارات - موردين وحيدين) وتهدف - كما يقال - إلى النمو المتواصل فى الإقتصاد الدولى والتزايد السريع فى التجارة الدولية والقضاء على العوامل المعوقة للتدفق بتحقيق فلسفة المكان الواحد والجهة الواحدة والقرار الواحد وهى الرمز الواضح لظاهرة العولمة وتراجع الحدود التى لا يتجاوز عمرها العقدين من الزمان.

- أما الإتفاقية العامة للتجارة فى الخدمات (الجاتس) المعروفة بإسم إتفاق الخدمات General agree-ment on trade in services ويرمز لها إختصاراً بالـGATS فتقوم على مبدأ التحرير التدريجى للخدمات وتعد إحدى الإتفاقيات المتعددة الأطراف التى إنبثقت عن الدورة الثامنة فى إطار دورات الجات (دورة أورجواى أكثر دورات الجات تعقيداً وتأزماً) التى إنعقدت فى مدينة Punta Del Ests بأوروجواى فى سبتمبر ١٩٨٦ والتى إنتهت بإعلان مراكش فى المغرب ١٩٩٤ والتى أرست الإطار العام للقواعد والإلتزامات التى تم الإتفاق عليها دولياً فى مجال تنظيم التجارة فى الخدمات.

- ويتضمن هذا الإتفاق ٦ أجزاء تشكل ٢٩ مادة يتعلق الجزء الأول منها بالنطاق والتعريف والجزء الثانى بالأحكام والمبادئ العامة والثالث بالإلتزامات المحددة Specific com-mentments لتحرير التجارة فى قطاعات الخدمات والقطاعات الفرعية والرابع بالتحرر التدريجى والخامس بالأحكام المؤسسية بينما يتعلق الجزء السادس بالأحكام الختامية بالإضافة إلى ٨ ملاحق تعتبر جزءاً لا يتجزأ من الإتفاق وتحدد المبادئ والقواعد التى تعهدت بها الدول للقطاعات النوعية.

- ويتضمن الإتفاق ١٢ قطاع خدمى ينبثق عنها قطاعات فرعية أخرى والقطاعات الخدمية هى:

١- خدمات الأعمال التجارية Busi-ness (ويدخل فيها الخدمات المهنية والمحاسبية).
٢- خدمات الإتصالات Communica-tions.
٣- خدمات التشييد والبناء Con-struction and engineering.
٤- خدمات السياحة والسفر Tourism and travel.
٥- خدمات النقل (البحرى - الجوى - المائى - البري - السكك الحديدية).
٦- الخدمات المالية (التأمين - الخدمات المصرفية - أسواق المال).
٧- الخدمات الصحية Health.
٨- خدمات التوزيع Distribution
٩- الخدمات التعليمية Educational
١٠- الخدمات البيئية Environmen-tal
١١- الخدمات الترفيهية Recrea-tional والثقافية cultural والرياضة Sporting.
١٢- الخدمات الأخرى Other غير الواردة تحت أى تقسيم سابق.

- وقد تم تقسيم هذه القطاعات الإثنى عشر إلى ١٥٥ قطاعاً فرعياً وتجدر الإشارة إلى أن حقوق المرور الجوى والأمور المتصلة بها مستثناه من تطبيق قواعد إتفاق الـ GATS وفقاً للملحق الخاص بالنقل الجوى.

- ويمكن تعريف التجارة فى الخدمات بأنها توريد الخدمة من خلال اربعة أشكال:

١- إنتقال الخدمة عبر الحدود:
Gross Border Supply

توريد الخدمة من إقليم دولة إلى إقليم دولة أخرى دون إنتقال مورد أو مستهلك الخدمة مثل خدمات الإتصالات السلكية واللاسلكية أو تحويل الأموال عن طريق المصارف أو تقرير فنى أعده أحد الخبراء أو برنامج حاسب آلى مسجل على قرص مدمج CD.

٢- إستهلاك الخدمة فى الخارج
Consumption Abroad

توريد الخدمة من خلال إنتقال مستهلك الخدمة من إقليم دولة ما للحصول على هذه الخدمة فى إقليم دولة أخرى مثلما هو الحال فى خدمات السياحة.

٣- التواجد التجارى:
Commercial Presence

إنتقال مورد الخدمة الأجنبى من دولة ما للتواجد داخل أراضى دولة أخرى لتوريد الخدمة مثل فتح فرع أو مكتب تمثيل فى البلد الذى ستقوم فيه الخدمة.

٤- إنتقال الأشخاص الطبيعيين Pres-ence of Natural Persons

إنتقال الأشخاص الطبيعيين من دولة ما لتوريد الخدمة داخل دولة أخرى مثل إنتقال المحامين والمهندسين والإستشاريين بشكل مؤقت لتقديم خدماتهم.

- ولابد من أن أشير هنا إلى أن تحرير التجارة فى الخدمات يعنى تحريرها من القيود الداخلية التى تنظم الخدمة مباشرة:

١- عدم التفرقة أو التمييز بين الشركات الأجنبية والوطنية فى الأنظمة المالية والرسوم والضرائب.
٢- تطبيق مبدأ الدولة الأولى بالرعاية MfN بمعنى أنه إذا أعطت دولة ميزة ما لإحدى الشركات الأجنبية فإن هذه الميزة تنسحب تلقائياً على كل الشركات الأجنبية المماثلة فى كل الدول بإستثناء مناطق التجارة الحرة.
٣- تخفيف القيود تدريجياً على دخول الشركات الأجنبية للأسواق المحلية.
٤- مبدأ الشفافية Transparency بمعنى أن تعلن الدولة عن كل القيود التى تضعها على صناعة الخدمات بها وأن تكون الإجراءات والأساليب المتبعة مكتوبة ومتاحة وأن تكون خالية من التعقيد والروتين وأن توضح الواجبات والحقوق ليعرف كل شخص ما له وما عليه.

- وتناولت إتفاقية الـ GATS- على نحو تفصيلى - عدة مبادئ يمكن تلخيصها فيما يلى:

-**أولا:** تتقدم كل دولة من الدول الأعضاء فى WTO بقائمة للإلتزامات تحتوى على:

* إلتزامات عامة على المستوى الأفقى تغطى كافة القطاعات والأنشطة الواردة فى الجدول.
* إلتزامات فى قطاع ما تطبق بالتحديد على خدمة محدودة أو نشاط محدد ويتم ذلك من خلال أربعة أشكال هى:

- إلتزام كامل.
- إلتزام مقيد.
- عدم الدخول فى إلتزامات
- جداول الإلتزامات المحددة

ثانياً: يحق لكل دولة عضو فى WTO إن تختار الخدمات التى تنوى السماح بتحريرها Liberalization وتنطلق كافة الإلتزامات على الأعضاء جميعاً دون إعطاء أفضلية لأحدهم على الآخرين (مبدأ الدولة الأولى بالرعاية MFN). most first Favored nation ويحدد جدول الإلتزامات الدرجة التى يمكن لمشغلى الخدمات من الخارج العمل فيها فى السوق الوطنية مثل:

- تحديد عدد الرخص الممنوحة للشركات الأجنبية.
- تحديد عدد المكاتب التى يمكن للشركة الأجنبية إدارتها داخل البلد.
- تحديد الخطوط أو المناطق التى يمكن للشركة الأجنبية العمل فى نطاقها.
- تحديد عدد موردى الخدمات على شكل حصص عددية.

ثالثاً: تتبع إتفاقية الـGATS نظام القائمة الإيجابية حيث تقوم كل دولة بتحرير القطاعات الرئيسية والفرعية التى ترغب فى تقديم إلتزامات بشأنها فى جداولها.

رابعاً: ينص إتفاق الخدمات على إمكانية تعديل الإلتزامات على أن يتم ذلك بعد مرور ثلاث سنوات من الإلتزام بشروط الإتفاق مع إتباع مبدأ التشاور مع الأطراف الأخرى والتعويض للأطراف المتضررة.

- تشمل كلمة خدمات كل مراحل تقديم الخدمة إنتاجاً وتوزيعاً وتسويقاً وبيعاً. وتمثل الخدمات حالياً ٢٠٪ من حجم التجارة العالمية وتكشف الأرقام حجم التواجد أو الإكتساح الأمريكى لهذه التجارة حيث تمثل USA المركز الأول لمصادر الخدمات فى العالم وهذا يبرر محاولتها فرض أجندتها على مائدة المفاوضات رغم معارضة الدول النامية بكل ما يعنيه ذلك من تهميش لدور الأغلبية العظمى من أعضاء WTO صحيح أن عمليات الإصلاح اللاإقتصادى مطلوبة ولكن يبدو أن الذين يدفعون تكاليفها ليس هم المستفيدون منها حيث أن ماتراه USA- التى نصبت نفسها وصياً على العالم تمنح وتمنع وتخطط وتقرر - فى مصلحتها ينبغى أن يكون فى مصلحة العالم وليس العكس.

- ولقد عقدت WTO- حتى الآن - خمس مؤتمرات وزارية تحت إشراف مجلس التجارة فى الخدمات (CTS) أحدا المجالس الثلاثة المعاونة لـ WTO والمسئول عن تنفيذ وإدارة إتفاقية تجارة الخدمات وكان المؤتمر الأول فى سنغافورة فى (ديسمبر ١٩٩٦) والثانى

فى جنيف (مايو ١٩٩٨) والثالث فى سياتل الأمريكية المطلة على الباسفيك (نوفمبر ١٩٩٩) والرابع فى الدوحة القطرية (نوفمبر ٢٠٠١) والخامس فى كانكون المكسيكية (سبتمبر ٢٠٠٣) وكان من المفترض أن تدشن فى المؤتمر الوزارى الثالث بسياتل أخر فقرات تحرير التجارة والخاصة بالقطاع الزراعى والخدمى ولكن تباينت مواقف الأطراف المتفاوضة المختلفة حيث جاءت الوقائع على خلاف التوقعات . مما أدى - فى نهاية المطاف - إلى إعلان فشله وتعطيل إجراءات التحرير وتأجيلها لفترة غير محددة وكانت دواعى الفشل تتمثل فى النقاط الآتية:

١- الإختلاف فى درجة الطموح من الدول المتقدمة التى تسعى إلى تحقيق مزيد من التحرير الرأسى والأفقى فى كافة القطاعات الخدمية وبين الدول النامية التى تعطى أولوية للقطاعات ذات الأهمية لها.

٢- عدم إلتزام الدول المتقدمة بإنحياز حقيقى وأصيل لفكرة تحرير التجارة الدولية وإنما لديها مصالح إقتصادية عليا تنحاز لتحقيقها دون النظر فى أعمال إعتبارات العدالة والتوازن وبما يمكن أن نطلق عليه "إحتكار القمة".

٣- سعى الدول المتقدمة لتطبيق توجه الصيغة الأفقية **Horizontal Formual Approach** لتحرير تجارة الخدمات والتى تهدف إلى تحقيق مستويات مرتفعة من إلتزامات فتح الأسواق فى إطار الـ **GATS** تشمل جميع القطاعات ونماذج العرض تحت دعاوى شعارات كاذبة ووهم خادع .

٤- رؤية الدول المتقدمة لإمكانية الجمع بين توجه الصيغة الأفقية وبين توجه الطلب **Request offer approach** الذى يشكل الإطار العام التقليدى للتفاوض حول تجارة الخدمات بحيث يكون توجه الصيغة الأفقية هو أساس العروض الميدانية التى تقدمها الأطراف المتفاوضة وبما يحقق أهداف وغايات الدول المتقدمة فقط ويضع الدول النامية أمام خيارات كلها مزعجة.

٥- مراوغة الدول المتقدمة فى تنفيذ الأحكام التى فى صالح الدول النامية وفق معيار واحد وقاعدة سارية فى كل الأحوال. وبما يعمق الشعور لديهم - لدى الدول النامية - بأنهم سيحصدون سلبياتها دون إيجابياتها.

٦- ملاحظة أن هناك فجوة بين الأهداف المعلنة والممارسات الفعلية فضلاً عن قيام **USA** بسلوك حمائى بينما تتهم الدول النامية بالحمائية وأن هناك عشرات التساؤلات وعلامات الإستفهام مازالت تبحث عن إجابات وأن هناك أمر لا مجال للشك فيه مؤداه أن هناك للدول المتقدمة أطماعاً خفية وبما يخالف ألف باء قواعد تحرير التجارة الدولية وبديهياتها.

أولاً: النقل البحرى
Sea Transpor t

يعتبر النقل البحرى من الركائز الأساسية فى تطوير وتنمية الإقتصاد القومى وهو ليس مجرد قطاع خدمى ولكنه قطاع إستراتيجى هام وحيوى بالنسبة للسيادة الوطنية والأمن الوطنى والتنمية الوطنية ويتمثل فى الموانىء والأسطول التجارى الوطنى والخدمات البحرية الأخرى المرتبطة بعمليات خدمة السفن وتداول وتخزين البضائع وتنمية وتطوير الموانى وبناء وصيانة وإصلاح السفن وتكسيرها والتوريدات البحرية وتشمل الإمداد بالمواد الغذائية والمؤن والوقود ومياه الشرب والبويات وقطع الغيار ومعدات السلامة والأشغال البحرية وتشمل أعمال نظافة عنابر السفينة والمراشمة والدهان وسحب النفايات والمخلفات ومياه الصابورة من السفن وصيانة المنشآت البحرية العائمة والثابتة.

- ويمثل النقل البحرى الشريحة العظمى ٩٢٪ فى نقل التجارة الدولية وتنعكس تكاليفه - سلباً أو إيجاباً - على أسعار النقل (النولون) **Freight** المتبادلة دولياً وأى دعم لهذا القطاع يتسبب - بصورة أو أخرى - فى تخفيض أسعار الصادرات ومنحها ميزة تنافسية فى الأسواق العالمية إذا توافرت الجودة والأسعار والتسويق ومبدأ **Just in Time** وما يمثله ذلك من آثار إيجابية فى عملية التنمية المستدامة.

* وتنقسم الخدمات البحرية إلى نوعين هما:

١- خدمات تقدم للسفينة لتسهيل عملها:
الوكالة الملاحية - الشحن والتفريغ - الإرشاد والتراكى - التخزين والمستودعات - السحب والنقل البرى - التموين والتوريدات البحرية - التأمين البحرى.

٢- خدمات تقدم للسفينة للمحافظة على سلامتها:
أعمال الماكينة والآلات المساعدة - الكهرباء والمولدات والمكثفات - صيانة معدات السلامة - التفتيش البحرى.

- ويعتمد النقل البحرى - أساساً - على السفينة لذلك تحرص الدول التى تعتمد فى نشاطها الإقتصادى على حركة التجارة الدولية لكبر حجم صادراتها ووارداتها على الإهتمام بأساطيلها الوطنية ورعايتها وتدعيمها سواء فى ذلك الدعم المادى أو التشريعى أو البشرى ويتم ذلك فى إطار نظرة قومية وإقتصادية ورؤية بعيدة النظر تنحصر فى ما يلى:

١- ضمان ملكية أسطول وطنى يكون قادر على نقل التجارة الخارجية دون التعرض لمخاطر الظروف السياسية والحربية التى قد تتعرض لها الدولة وبما يوفر لها الإستقرار الإقتصادى.

٢- تحقيق القدرة على عدم التأثر بما يحكم النقل البحرى الدولى من ظروف الإحتكار عن طريق الإتفاقات التى تتم - فى كثير من الأحيان - بين ملاك السفن الأجنبية.

٣- تحقيق الأسطول الوطنى لعائدات مباشرة وغير مباشرة لصالح ميزان المدفوعات فى تلك الدول سواء فى صورة نوالين محققة بالنقد الأجنبى المتولد عن مساهمة تلك الأساطيل فى نقل التجارة الدولية أو فى صورة نوالين مستحقة كانت ستمثل عبئاً على ميزان مدفوعاتها.

٤- تحقيق دخل قومى يساعد على تدعيم إقتصاد الدولة ومواجهة الظروف الحالية التى أفرزتها التحالفات والتكتلات والإندماجات التى تمت وستتم مستقبلاً بين شركات الملاحة العالمية والتى تزيد من قوة هذه الشركات وتحقق لها السيطرة على سوق الملاحة العالمية بمختلف جوانبه.

- وتنسحب مبادىء وإحتياجات الإصلاح وإعادة الهيكلة من خلال الخصخصة والتحرير على النقل البحرى الذى يعتبر من أكثر القطاعات المحررة أساساً حيث أنه يقوم على ثلاثة أعمدة:

١- خدمات النقل البحرى الدولى:
أو ما يطلق عليه خدمات المياه الزرقاء **Blue Water Sea** تمييزاً لها من النقل الساحلى **Cabotage** وتتضمن نقل البضائع والركاب وتأجير السفن حيث يستطيع أى فرد وأية منشأة تجارية من أية دولة فى العالم إستئجار أية سفينة لمدة محددة وحجز فراغات عليها دون أن يحد أحد من حريته وحيث يخضع النقل البحرى الدولى لكفاءة أداء الخدمة وقيمة النولون البحرى والتوقيت المطلوب لشحن البضائع وهناك ثلاثة أنواع من عقود النقل البحرى الدولى بين الأطراف المصدرة والموردة طبقاً لقواعد وشروط وضوابط تحكم العلاقة بين الطرفين والعقود الثلاثة هى:

أ- فوب (**FOB**) تسليم على ظهر السفينة.
ب- سى. أند. إف (**C&F**) التكلفة والشحن.
حـ- سى. أى. إف (**CIF**) السعر شاملاً التكلفة والتأمين والشحن.

٢- الخدمات المساعدة: **Auxiliry Services**
بما فى ذلك خدمات الموانى وتتضمن خدمة التوكيلات الملاحية وخدمات مقدمى البضائع وتداول البضائع والحاويات ومحطاتها:

٣- خدمات الموانى أو الإلتزامات الإضافية **-Additional Commit ments**
وتتعلق بعمليات الارشاد والقطر والتسهيلات - الملاحية والإمداد والتموين والتخليص الجمركى والخدمات الساحلية للسفن (إتصالات - كهرباء - إرساء).

- وثمة ملاحظات ضرورية لفهم مشهد النقل البحرى وقراءة تفاصيله وإستيعاب متغيراته:

أولى هذه الملاحظات تتعلق بعدد الموانى البحرية فى العالم حيث يوجد أكثر من ٥٨٦ ميناء بداية من ميناء ذو رصيف واحد أو أرصفة متعددة لتداول بضائع مختلفة ومتنوعة وحاويات أو موانى بترولية أو متخصصة أو محورية.

ثانياً: هذه الملاحظات خاصة بحركة التداول العالمية للبضائع فى الموانى:
- ٤٥٪ شحنات صب سائل (بترول - منتجات بترولية وكيمائية).
- ٢٣٪ شحنات صب جاف (فحم - خام حديد - حبوب - أسمنت - فوسفات).
- ٣٢٪ بضائع عامة وحاويات.

ثالثاً: هذه الملاحظات تتمثل فى حركة الحاويات العالمية حول العالم:
- ٤٥٪ الشرق الأقصى.
- ٢٤٪ أوروبا.
- ١٢٪ أمريكا الشمالية.
- ٨٪ الشرق الأوسط والأدنى.
- ٤٪ وسط وجنوب أمريكا.
- ٣٪ أفريقيا.
- ٢٪ استراليا.
- ٢٪ البحر الأسود.

ومن المتوقع إرتفاع أعداد الحاويات المتداولة عام ٢٠٠٥ إلى ٢٧٠ مليون حاوية متكافئة **(Twenty feet equiv- aient unit TEU)**

ورابعة هذه الملاحظات تقول أن أكثر أنواع البضائع تداولاً فى الموانى المصرية هى الصب الجاف **Dry Bulk** حيث يمثل ٤٣٪ تليها الحاويات التى ينقل معظمها على سفن أجنبية.

وخامسة هذه الملاحظات توضح أن الأسطول المصرى يتكون من ١٣٢ سفينة منها ٩٢ سفينة (بنسبة ٦٩,٦٪) يزيد عمرها عن ١٥ عاماً ويشارك مشاركة متواضعة جداً فى نقل تجارة مصر الخارجية فضلاً عن عدم وجود سفن حاويات متخصصة كما أن الأسطول العربى (٢٢ دولة) يمتلك ٥٦٥ سفينة مختلفة الأنواع والحمولات.

- إن تحرير خدمات النقل البحرى من الأمور الشائكة وذلك لإرتباطه بجهات عديدة من القطاع العام والخاص فيما يتعلق بالإتفاقات الثنائية والمتعددة وسيطرة الخطوط الملاحية العالمية **Shipping lines** والمؤتمرات **Shipping conferences** والتجمعات الملاحية **Pools** على معظم أسواقه فضلاً عن القيود المفروضة على الملاحة الساحلية ونظام حجز البضائع على السفن الوطنية الحكومية وإنتهاء بنظام رقابة الدولة على الميناء **Port State Control** كما أن تحرير هذه الخدمات ليس منصفاً للدول النامية حيث تتمتع الدول المتقدمة بمزايا تنافسية كبيرة.

- ولقد أكدت دراسة أعدتها المجالس القومية المتخصصة أن الآثار السلبية لتحرير خدمات النقل البحرى هى:

١- أعمال مبدأ النفذ إلى الأسواق **Market Access** يؤدى إلى تعريض شركات الملاحة والشركات العاملة فى مجال الخدمات البحرية فى الدول النامية لمنافسة قاتلة مما يهدد بالقضاء على تلك الشركات.

٢- تطبيق مبدأ المعاملة الوطنية سيؤدى إلى انخفاض الطلب على السفن الوطنية للدول النامية وإن كان بدرجات مختلفة.

٣- إلغاء نظام المؤتمرات الملاحية لكونه يشكل عائقاً أمام المنافسة سيؤدى إلى عدم التكافؤ بين أساطيل الدول المتقدمة والنامية مما سيؤدى إلى خروج الأخيرة من السوق الملاحى.

- وفى إطار جولة أوروجواى (سبتمبر ١٩٨٦) والتى شاركت فيها ١٣٤ دولة تشمل ٩٩ دولة من دول العالم الثالث من بينها ٢٦ دولة تصنف من البلدان الأقل نمواً كان عدد الدول التى تقدمت بإلتزامات لتحرير النقل البحرى الدولى ٣٩ دولة منها:

- ١٤ دولة تقدمت بإستثناءات على أساس مبدأ الدولة الأولى بالرعاية MFN وهى غير محددة بتوقيت زمنى فهى إما غير مقررة Indefinite أو غير محددة Unlimited أو غير معينة Inde-terminate
- ٢١ دولة تقدمت بإلتزامات لتحرير خدمات النقل البحرى الدولى (نقل البضائع والركاب).
- ٥ دول تقدمت بإلتزامات لتحرير خدمات نقل البضائع فقط.
- ٣ دول تقدمت بإلتزامات لتحرير نقل الركاب.
- ٢٦ دولة تقدمت لتحرير خدمات النقل البحرى.

- وقامت جمهورية مصر العربية بتحديد إلتزاماتها لتحرير بعض خدمات النقل البحرى فى مجالين هما صناعة تكسير السفن وإصلاح الحاويات ثم عدلت إلتزاماتها لتصبح على النحو التالى:

١- إنشاء شركات مشتركة لأعمال تطهير وتعميق الموانى المصرية لا تتجاوز مساهمة الشريك الأجنبى فيها ٧٥٪ من رأس المال ولا تقل نسبة العمالة المصرية عن ٢٥٪ ولا تقل نسبة المصريين فى مجلس الإدارة عن ٢٥٪.

٢- إنشاء شركات مشتركة لتملك سفن الركاب والبضائع لا تتجاوز نسبة الشريك الأجنبى فيها عن ٤٩٪ وذلك حتى تتمكن من رفع العلم المصرى وبالتالى تتمتع بمزايا السفن المصرية وأن يكون رئيس مجلس الإدارة وأغلبية أعضاؤه متمتعين بالجنسية المصرية وأن يكون ٩٥٪ من الطاقم مصريين وأن تمثل أجورهم ورواتبهم ٩٠٪ من الأجور والمرتبات المدفوعة.

- واللافت للنظر أن العديد من الدول المتقدمة ذات الإقتصاديات القوية (الولايات المتحدة - الإتحاد الأوروبى - اليابان - كندا) لم تتقدم بإلتزامات لتحرير خدمات النقل البحرى الدولى أو إنتقال العمالة البحرية مما أثار إهتمام الدول النامية التى تساهم بنسبة عالية فى تطقيم سفن الدول المتقدمة حيث يسهم تحرير هذا القطاع فى محاربة البطالة وتوريد العملات الصعبة للدول النامية كما أن ٢٤ دولة (بما فيها الإتحاد الأوروبى كدولة واحدة) لم تقدم أية إلتزامات بتحرير خدمات الموانى.

- والمثير للدهشة والتأمل أن النقل البحرى بين دول الإتحاد الأوروبى (٢٥ دولة سكانها ٤٥٣ مليون نسمة ولغاتها المستعملة عشرون لغة) من شواطئ المحيط الأطلنطى إلى بحر البلطيق والبحر الأبيض المتوسط والبحر الأدرياتيكى يعتبر ملاحة ساحلية لا تنطبق عليها نصوص الإتفاقية ولذلك لا يشترط تحريرها لكن ما بدا محيراً ومثيراً للتساؤل معارضة USA تحرير النقل البحرى وذلك حماية للشركات الملاحية الأمريكية وليس سراً أن USA لا تتمتع بقدرة تنافسية فى هذا المجال وبمراجعة الإلتزامات التى تقدمت بها الدول فى قطاع تحرير خدمات النقل البحرى نلاحظ أن معظم هذه الدول تقدمت بإلتزامات فى الخدمات التى تستطيع تقديمها على مستوى عال سعياً إلى الدخول فى أسواق جديدة وبتكلفة مناسبة مما يوضح عدم رغبة هذه الدول فى تقديم أية إلتزامات تتعارض مع مصالحها الوطنية.

- لقد تأثر النقل البحرى - كغيره - من القطاعات الخدمية فى جوانب متعددة بعولمة التجارة والإنفتاح من حيث الطلب على النقل البحرى والخدمات التى تقدمها لاحتياجات القطاع التجارى. كما قامت عدة دول - من بينها مصر - بخصخصة العديد من خدمات الموانى البحرية والتوكيلات الملاحية وإزالة بعض التشريعات الحمائية وفتح الأسواق لتنافس القطاع الخاص فى خدمات النقل البحرى ولقد كان عدد شركات خدمات النقل البحرى المصرية التى حصلت على تراخيص فى ظل القانون ١ لسنة ١٩٩٨ الخاص بتحرير أنشطة خدمات الموانى ٥٣٧ شركة فى المجالات الآتية:

١٣٧ شركة أعمال وكالة ملاحية.
١٤ شركة أعمال الشحن والتفريغ الآلى للحبوب.
١٤ شركة أعمال الشحن والتفريغ للبضائع العامة.
٣ شركة أعمال التخزين والمستودعات.
٧ شركة نشاط الحاويات.
٣٢٩ شركة أعمال الأشغال البحرية.
٣٣ شركة أعمال تموين السفن.

- ويتطلب الأمر إستعداداً لمفاوضات تحرير خدمات النقل البحرى القادمة تحديد رؤية مصرية تتناول كافة القضايا المطروحة للتفاوض تشارك فيها الأجهزة المختصة والقطاع الخاص والخبراء العاملين فى مجال صناعة النقل البحرى وإعداد توصيات تشكل بلورة لتلك القضايا تحقق مصلحة مصر وفيما يلى عدد من التوصيات والإقتراحات يتم عرضها بشكل موجز على النحو التالى:

١- من المؤكد أن مسئولية الموانى والنقل البحرى - إذا أردنا لها النجاح - لا تقع على عاتق وزارة واحدة حتى ولو كان إسمها وزارة النقل حيث تقع المسئولية - أيضاً - على الوزارات (ستة) وعلى الهيئات أو الإدارات و الأجهزة (أربعة عشر) العاملة داخل الموانى وحيث لن يتم إنجاز ما ينبغى إنجازه بالكفاءة المطلوبة ما لم تتكامل جهود هؤلاء وأولئك من خلال تنسيق محدد الأهداف فى إطار منظومة متكاملة من خلال الممارسات والإجراءات والسياسات التى تسهم فيها كل القطاعات الحكومية العاملة داخل الموانئ المصرية .

٢- إختصار مهمة سلطات الميناء على بناء البنية التحتية Infra- Structure وتملكها وتخطيط ومتابعة تنفيذ المهام التنظيمية وترك البنية العلوية Super Structure وغيرها من الأنشطة البحرية من عمليات الإرشاد والتراكى والقطر ومناولة البضائع ..إلخ ليقوم بها مشغلون من القطاع الخاص وفقاً لقواعد وضوابط محددة وحتى لا يتحول إحتكار القطاع العام إلى إحتكار للقطاع الخاص.

٣- تحليل تكاليف خدمات الموانى المصرية ومكونات تلك التكلفة وحالاتها ومؤشرات الحركة فيها ولتقدير عبئها على المصدرين والمستوردين وبما يحقق صالح المصدر والمستورد والمنتج وكذلك المستهلك المصرى End User

٤- تشخيص أوجه القصور أو المشاكل التى تصادف الأنشطة المرتبطة بالنقل البحرى والصناعات المرتبطة بها حتى يمكن تحقيق تنميتها وتطويرها لمواجهة الإحتياجات المستقبلية فى إطار المتغيرات العالمية مع حشد الجهود والإمكانيات لتنفيذ ما خطط له تبعاً لأسبقيات تفاضل بين المهم والأهم .

٥- إتخاذ الإجراءات اللازمة لوقف قرارات الغرف المغلقة دون مشاركة أصحاب المصلحة فى تشريعها وإصدارها لطرح مشاكلهم وإحتياجاتهم وخبراتهم وتصوراتهم وعلى سبيل المثال - لا الحصر - زيادة الرسوم والتعريفات تحت مسميات ومبررات غير منطقية أو ذرائع غير متماسكة أو مقنعة وتقتضى الموضوعية أن نتبصر حقيقة أن مثل هذه القرارات ذات تأثيرات سلبية متضاربة على أكثر من مستوى وفى أكثر من إتجاه

٦- الإهتمام بالأسطول الوطنى ورعايته ودعمه وزيادة تملك السفن بأنواعها المختلفة مع ملاحظة أنه نظراً للتطورات العالمية للتقنية الحديثة لمختلف أنواع السفن مما أدى إلى إرتفاع تكلفة تملك السفن ليصبح من الضرورى تسهيل التمويل المصرفى والقروض الميسرة بكل الوسائل والطرق الممكنة والمتاحة لشراء أو بناء السفن وذلك يضمن رهن السفينة للبنك وهو ما ترفضه - عادةً - البنوك الوطنية ويمكن إتصال الحكومة المصرية بصناديق التمويل العربية لإقناعها بتمويل شراء أو بناء السفن بقروض ميسرة وبأسعار فائدة منخفضة بناءً على دراسات إقتصادية تؤكد ربحية تشغيل هذه السفن والقدرة على سداد تلك القروض .

٧- محاربة الممارسات البيروقراطية المعقدة وتعدد الإجراءات الحكومية وعدم التساهل والتغاضى عن أخطاء الموظفين العموميين وإتخاذ الإجراءات القانونية الواجبة فى حالة إرتكاب مخالفات تؤدى إلى إرتفاع تكلفة الخدمة مما يضطر طالب الخدمة إلى إضافة نسبة للتكلفة الفعلية لمواجهة الرشاوى والعمولات والإكراميات وهو ما يؤثر على النمو الإقتصادى للدولة ويؤدى إلى إرتفاع الأسعار وزيادة معاناة المواطن المصرى وبما يؤثر على الأمن الإجتماعى .

٨- يعتبر النقل بإستخدام الوسائط المتعددة Inter modal Transport فى مصر فى طور الحضانة ويقصد بهذا النوع من النقل نقل البضائع المحواه من مكان الشحن فى دولة ما إلى مكان الوصول فى دولة أخرى بإستخدام نوعين أو واسطتين مختلفتين أو أكثر من وسائل النقل بواسطة سند شحن واحد صادر من جهة واحدة يقوم بهم مشغل نقل متعدد الوسائط واحد وترتكز هذه الخدمة على عدة عناصر هى :

١- إستخدام الحاويات فى النقل .
٢- تطبيق قواعد الإدارة اللوجستية.
٣- تقصير زمن وصول الشحنة إلى المرسل إليه النهائى .
٤- عقد نقل واحد مقابل أجر شامل فى وقت محدد .
٥- برامج زمنية محكمة التخطيط تتبادل فيها البيانات إلكترونياً .

ومن المنتظر أن يمثل هذا النوع من النقل نشاطاً متزايداً فى المستقبل القريب مما يتطلب أن تكون جميع العناصر المطلوبة فى سلسلة الـ Inter modal Transport فى مصر فى حالة مرونة ويمكن الإعتماد عليها كلية بشكل أكثر سلاسة وأقل تعقيداً .

٩- الإستفادة من الطاقات المتاحة للترسانات العربية مع إيجاد التنسيق المناسب فيما بينها ومنح مزايا وأسعار مخفضة لسفن الدول العربية سواء فى البناء أو إجراء إصلاحات أو عمرات سنوية أو دورية أو طارئة .

١٠- ربط التعريفات والرسوم بتكلفة الإستثمار وأداء الخدمة على أساس حسابات دقيقة للتكلفة وهامش ربح معقول .

والسؤال الأهم الآن :

هل نستطيع تحديث وتطوير الموانى لتكون جاذبة للسفن والتجارة العابرة Trans Shipment بدون تطوير وتأهيل ورفع كفاءة أداء الموظفين والعاملين بحيث يتماشى - الميناء والعاملين فيه - فى خطوط متوازية تماماً مع التطوير المطلوب ؟

والإجابة الواضحة الصريحة : لا أظن ... أو هكذا أعتقد . سوف نتناول الجزء الثانى من الموضوع عن النقل البرى فى العدد القادم بمشيئة الله.

★★★



التقرير النهائى لمشروع جمعيات سيدات أعمال حول المرأة والصناعات الصغيرة

يعلن خلال الشهر الحالى التقرير النهائى لنتائج البحث العلمى لمشروع الدراسة الميدانية عن المرأة والصناعات الصغيرة الذى تشرف عليه جمعية سيدات الأعمال لإقليم الإسكندرية وقام بالدراسة نخبة من الأساتذة والعلماء من كلية الإعلام بجامعة القاهرة وإستغرقت عدة أشهر.

كان فريق الباحثين قد أعلن النتائج المبدئية لهذه الدراسة فى مؤتمر كبير عقد بكلية الإعلام جامعة القاهرة شهده الدكتور عبد الله التطاوى نائب رئيس الجامعة ممثلاً للدكتور نجيب الهلالى



جوهر رئيس جامعة القاهرة، والدكتور محمود شريف رئيس الإتحاد العام للجمعيات والهيئات الخاصة وأقيم الإحتفال برعاية اللواء مصطفى عبد القادر وزير التنمية المحلية ورئيس جامعة القاهرة، كما حضرته الدكتوره ماجى الحلوانى عميد كلية الإعلام بجامعة القاهرة والدكتورة يمن الحماقى عضو مجلس الشورى وعضو أمانة السياسات بالحزب الوطنى الديمقراطى.. وذلك بناءاً على الدعوة الموجهه من السيدة وداد شلبى رئيس مجلس إدارة جمعية إقليم الإسكندرية.. كما حضرته الدكتورة يسرية عطا منسق برنامج دعم مبادرات الجمعيات الأهلية والعالم الكبير الدكتور عاطف العبد مدير مركز بحوث الرأى العام بكلية الإعلام بجامعة القاهرة، والدكتور عثمان الجوجرى مدير أول الصندوق الإجتماعى للتنمية لإقليم الإسكندرية.. وشهد هذا اللقاء عدد كبير من الشخصيات العامة فى مقدمتهم الدكتور كمال محمد قنديل عميد كلية العلوم بجامعة الإسكندرية ورئيس نادى أعضاء هيئة التدريس بالجامعة.. واللواء عاصم السيد مستشار مجلة " إنترناشيونال " وعدد كبير من رجال الإعلام والصحافة.

أقيم على هامش اللقاء معرض الحرف البيئية أشرف عليه اللواء محمود الشرقاوى مستشار الجمعية لشئون المعارض.

كما حضر اللقاء مستر مارتن بوش المدير لبرنامج دعم مبادرات الجمعيات الأهلية.. وشهد اللقاء المحاسب على إسماعيل خلف سكرتير عام الجمعية وعضو مجلس الشعب السابق عن دائرة الرمل بالإسكندرية .

والصور تسجل إستقبال الدكتورة ماجى الحلوانى عميد كلية الإعلام بجامعة القاهرة للوزير الدكتور محمود شريف رئيس الإتحاد العام للجمعيات والهيئات الخاصة والسيدة وداد شلبى رئيس مجلس إدارة جمعية سيدات أعمال إقليم الإسكندرية ، وصورة أخرى للوزير الدكتور محمود شريف يسلم مارتن بوش درع التقدير وفى الصورة السيدة وداد شلبى.. والصورة الثالثة شباب جامعة القاهرة والباحثين يتوسطهم الدكتور عاطف العبد مدير مركز بحوث الرأى العام والدكتور عثمان الجوجرى والسيدة وداد شلبى والدكتورة يسرية عطا.

وسوف يعلن هذا التقرير فى مؤتمر قريب يعقد بالإسكندرية حيث تقدم الباحثة والعالمة المرموقة الدكتورة ليلى عبد المجيد الباحث الرئيسى للمشروع هذا التقرير العلمى المهم.



PRESS RELEASE

Under the auspices of H.E. Ahmed El Amawy, Minister of Manpower and Emigration, an international workshop organized in the framework of the project Migration Information & Liaison Service -MILS was held at the Grand Hyatt Hotel, Cairo, Egypt.

The workshop was organized by the International Organization for Migration (IOM) Rome and Cairo Regional Missions and it falls within the technical cooperation projects funded by the Italian Ministry of Foreign Affairs.

Ms. Iuliana Stefan Com Iom Cairo, Mostafa Abdel-Monsef Head of Emigrationa and Egyptians Abroad sector - Ministry of MAN power and Migration, Ing. Gudo Benevento Head of Italian Techincal Cooperation Unit - Italian Burassy, Ms. Giulia Falzol IOM Rome





هيئة الإشراف والتصنيف البولندية

Polski Rejestr Statków



ماذا عن هيئة الإشراف والتصنيف الدولية؟

★ هيئة الإشراف (PRS) جمعية التصنيف المنشأة عام ١٩٣٦ هي مؤسسة خبراء مستقلة تقدم خدماتها في السوق الدولية.
وهي تعمل لخدمة المجتمع وتضع الشروط الفنية وتقوم بعمليات معاينة وتصدر الشهادات المناسبة.

★ PRS تساعد الملاك والأطراف المعنيين بضمان سلامة الأفراد والعائمات والمقاولات الأرضية وسلامة البضائع المنقولة وسلامة البيئة الطبيعية.

★ المقر الرئيسي موجود في جدنسك Gdansk في أحد المراكز الأوروبية للصناعة البحرية . ومازالت PRS تعمل على زيادة مكاتبها في بولندا وفي خارجها.

كيف الحصول على التصنيف البولندي:

الخطوة الأولى:

الإتصال بقسم المعاينة بالمقر الرئيسي للهيئة أو أقرب فرع أو مكتب تمثيلي عندئذ، سوف تحصلون على المعلومات الأساسية وإستمارة طلب التصنيف لتقوموا بملئها وتوقيعها وختمها ثم إرسالها إلينا.
هذه الإستمارة تقدم لنا البيانات الأساسية عن سفينتكم وتصنيفها الحالي وموقفها القانوني مما سيحدد عملية تخصيص التصنيف.

١- إذا كانت سفينتكم مصنفة عن طريق هيئة تصنيف سينطبق عليها إجراء نقل التصنيف. يمكن قبول دورة التصنيف الخاصة بهيئة التصنيف السابقة ورغم أن جميع التوصيات يجب أن تنفذ في المواعيد المحددة. فإن المعاينة السنوية يمكن أن تكون كافية لتخصيص التصنيف.

٢- إذا فقدت سفينتكم مرتبتها أو تصنيفها . فإن النطاق المطلوب للمعاينة يتم تحديده بالنسبة لتجديد التصنيف.

٣- في حالة عدم تصنيف سفينتكم بالمرة ، رجاء إرسال الوثائق الفنية الأساسية للتحقق منها وإقرارها وبعد ذلك. يتم تحديد نطاق المعاينة الأساسية التي سيتم إجراؤها كما في تجديد التصنيف.

الخطوة الثانية: الإتفاق مع فرع الهيئة الذي يحدده قسم المعاينة بالنسبة لنطاق الوثائق الفنية المطلوبة وتفاصيل المعاينة وجميع الترتيبات الأخرى.

الخطوة الثالثة: تكونوا مستعدين للمعاينة. بعد إتمام المعاينة بنجاح يتم إصدار شهادة تصنيف مؤقتة للسماح بتشغيل السفينة.

الخطوة الرابعة: تحصلون على تأكيد التصنيف من خلال إصدار شهادة تصنيف بعد إستكمال تقرير المعاينة عن طريق المكتب الرئيسي للهيئة.

؟PRS

لأننا نكون جمعية صغيرة نسبيا بالمقارنة بجمعيات IACS . فإن كل عميل يتم معاملته باهتمام خاص لن تضلوا طريقكم في هيكل ضخم ستعرفون دائما مع من يمكنكم التخاطب. لن نترككم وحدكم وستجدون دائما المساعدة.
سياستنا الرئيسية هي ضمان سلامة الأرواح والممتلكات في البحر بالإضافة الى حماية البيئة البحرية. نستطيع مساعدتكم بالنصيحة المتخصصة والسليمة في ظروف السوق التجارية الصعبة.
على الرغم من أن إحدى مهامنا الأساسية هي وضع قواعد الإنشاءات الجديدة. فإن تصنيف السفن الحالية يمثل الإهتمام الأكبر لنشاطنا . يمكننا تحديد وتوضيح التعديلات على السفينة الحالية للتوافق مع الشروط القانونية الحالية.
إن إجراء نقل التصنيف هو نفس إجراء IACS . وإننا لدينا خبرة واسعة تمكنكم من إتمام الإجراء بسهولة.
لأننا معترف بنا من الإدارات البحرية الرئيسية لإجراء الخدمات القانونية نيابة عنهم. فإن سفينتكم سيتم معاينتها وإصدار الشهادة لها من قبل منظمة واحدة وهي هيئة الإشراف والتصنيف البولندية لذلك فإن عملية تفتيش واحدة تغطي شروط اللوائح البحرية.
إننا نعمل وفقا لنظام الجودة المعترف به من قبل PCBC (المركز البولندي للإختبار وإصدار الشهادات) الذي يضمن أعلى مستوى من الخدمات .
ويمكننا أيضا تقديم خدمات خبيرة ومعاينة صناعية ونظم لإدارة الجودة والإدارة البيئية والسلامة.
وأخيرا فإننا لا نطلب تكاليف باهظة لن تكلفكم رسوم إضافية على نقل التصنيف ولكن على الخدمات المقدمة فقط .

٢٠ شارع صلاح سالم - إسكندرية
تليفون: ٤٨٤٠٨١٧ - ٠٣/٤٨٥٨٤٦٧ فاكس: ٠٣/٤٨٦٩١٧٧
e-mail: agency@imsalex.com

خطوط و منحنيات

نشأت الديهى يكتب :

إلى حكومة التصريحات الوردية والممارسات الإحتكارية "سعيكم مشكور"



واخيرا تأكد للجميع بأن صناعةحديد التسليح تتعرض لموجات متتالية من الممارسات الإحتكارية العنيفة والمدمرة للإقتصاد المصرى فبعد أربعة أشهر من بدء تفجير القضية داخل البرلمان وبعد مرور أكثر من عامين على أضخم حملة صحفية قادها الكاتب الكبير جلال دويدار رئيس تحرير الأخبار إتضح للجميع أن القضية متشعبة ومتشابكة وخطيرة وكان الجميع يحوم حولها دون الجرأة على إقتحامها، لقد نسى الجميع أن شعب مصر المطحون فوق جميع الإعتبارات فلا مجاملة لكائن أيا كان على حساب هذا الشعب كما أنه لا أحد فوق القانون فى هذا الوطن فالجميع الآن مطال بتصدى ليس لهذه القضية فحسب بل لجميع القضايا الوطنية التى تمس الإقتصاد المصرى.

لقد أثبت تقرير الجهاز المركزى للمحاسبات أن تحالف (عز) ينتج ٥٤،٩٪ من إجمالى إنتاج مصر من هذه الصناعة، كما يستحوز على نسبة ٧٢،٣٪ من حجم الصادرات المصرية فى الصناعة ذاتها وحصلت شركات العز (الدخيلة، عز) على قروض وتسهيلات من بنوك مصر بمبلغ ١٠ مليارات جنيه مصرى كما أثبت التقرير أن (العز) يقوم بتصدير حديد التسليح بأسعار أقل من أسعار البيع فى السوق المحلى بنسبة وصلت إلى ٢٣٪ وأكد التقرير كذلك أن أسعار البيع كمتوسطات فى مصر تزيد زيادة هائلة عن الأسعار العالمية لحديد التسليح كما ألمح التقرير إلى أن هناك طاقات إنتاجية (معطلة) سواء فى شركات القطاع العام أو الخاص تصل إلى ١٩٪ من الطاقة القصوى وبنظرة سريعة على ماسبق نتساءل بكل براءة وشفافية وحسن نية ماذا نسمى هذه الحالة.

و٥٥٪ من إنتاج مصر لحديد التسليح تحت سيطرة تحالف (العز) هل هذا هو الإحتكار أم إن له إسماً آخر، فى الأبيات الإقتصادية هل توفرت شروط المنافسة الكاملة فى هذه السوق وكيف يتم بيع المنتج فى الخارج بأقل من أسعاره محلياً ؟ ماذا نسمى هذه السلوكيات والغريب والعجيب والمؤسف حقاً أن كل هذه (الحدوتة) تمت بأموال الشعب .. الشعب المطحون حيث بلغت القروض المسحوبة لهذه الصناعة ولحساب هذا التحالف (العز) مبلغ ١٠ مليارات جنيه .. ويعلم الجميع ماذا أصاب الإقتصاد المصرى من جراء ماحدث ويحدث فى سوق الحديد، إن قطاعات عريضة وأنشطة عديدة قد أصابها الشلل التام نتيجة هذه (المهزلة الحديدية) جميع قطاعات المقاولات والتشييد والبناء والصناعات المغذية لتلك القطاعات توقفت تماماً وسرحت العمالة فى موجة هائلة من موجات البطالة الخانقة فى عصر الرأسمالية المتوحشة ذات الأنياب المسممة والتوجهات المتطرفة، إننى على قناعة بأن أزمة حديد التسليح عمقت الإحساس بالإحباط كما عمقت الإحساس بالأزمة الإقتصادية الشاملة وجعلتها تزداد حدة وعنف والغريب فى الأمر أن جميع مؤسسات الدولة صمتت قرابة عامين، اللهم إلا بعض تصريحات إياها !!

يا سادة إن الحكومة الحالية لا تستطيع تقديم أى جديد لهذا الشعب فالحكومة ذاتها تحتاج إلى مساعدة فالشعب ما عاد ينتظر منها شئ لا خيراً ولا شراً بل كل ما يحتاجه الشعب ويحلم به أن ترحل هذه الحكومة فى هدوء وتحل محلها حكومة أخرى بأفكار جديدة والأفكار الجديدة لن تأتى أبداً إلا بدماء جديدة وعقول جديدة فالشعب المصرى يريد أن يلتقط أنفاسه للحظة حتى يستعد لمرحلة الإنطلاقة الحضارية الكامنة بداخله فالشعب المصرى ذو موروث حضارى يتفجر وقت الأزمات كما أن البرلمان المصرى لم يستطيع أن يواجه تلك المشكلة أو أى مشكلات أخرى كانت ملحة فللمجلس أولوياته وإهتماماته الداخلية التى غالباً ماتبغى على مطالب الشعب فالنواب - معظم النواب - يجاهدون من أجل الحفاظ على كراسيهم بمغازلة السلطة أحياناً والتسبيح بحمد الحكومة أحياناً أخرى، ذلك المجلس الذى أسقط العديد من عضوية أعضائه فى قضايا شتى ومازال حتى كتابة هذه السطور يبحث فى صحة أو عدم صحة العديد من أعضائه وذلك بعد مرور أربع سنوات من بداية هذه الدورة.

ياسادة إننا نعيش لحظة صدق مفقود إختلط فيها الحابل بالنابل وصارت الأمور حيص بيص وبنو وطنى يكتمون غيظهم ويرفعون أكفهم للسماء ويقولون حسبنا الله ونعم الوكيل..

ياسادة أين دور الدولة أليس دور الدولة هو المتابعة والمراقبة والتوجيه والتدخل فى الوقت الحاسم لضبط إيقاع النشاط الإقتصادى، أليس دور وزارة التجارة الخارجية هو مواجهة قضايا الإحتكار وسيادة مبادئ المنافسة ، فماذا فعلت تلك الوزارة وماذا فعل ذلك الوزير؟..

لمدة أعوام والشعب يعانى والإقتصاد يتهاوى على مقصلة الممارسات الفاسدة وحتى لحظة كتابة هذه السطور مازال سوس الإحتكار ينخر فى عظام الإقتصاد المصرى والصناعة الوطنية ، لقد إحتكر من إستطاع إسكات الجميع وتخويف الجميع بشئ لا يعرفه الجميع .. القضية الأخطر والأكبر من وجهة نظرى هى ليست قضية الإحتكار أو الممارسات بل القضية الأخطر والأعمق بحق هى (**صمت الدولة**) والدولة هنا أعنى بها جميع الأجهزة المعنية بالموضوع إن الحكومة الحالية لو لم يكن لديها مشاكل خلاف هذه المشكلة الإحتكارية لوجب عليها الرحيل فوراً فما بالكم بالملفات الأخرى المعقدة مثل قضية سعر الصرف والبطالة والركود ونقص السيولة وضعف الصادرات وإنهيار التعليم وتلاشى الرياضة وإصابة المجتمع المصرى بالإحباط..

إنها مصر ياسادة إنها الوطن الذى نعشق ترابه إن ضمائرنا تحتم علينا أن نقول للمخطئ أنت مخطئ وللفاسد أنت فاسد وللمحتكر أنت محتكر وشجاعتنا تحتم علينا أن نقولها بصوت عالى مجلجل وتربيتنا تحتم علينا أن نقولها بتأدب..

حاكموا الفاسدين وحاكموا من تستر على هؤلاء الفاسدين وارحلى أيتها الحكومة ... فسعيكم مشكور ...

***

محطات وأخبار

فتح نقاط عبور بين الجزائر وتونس

وقع سيد على لبيب مدير عام الجمارك الجزائرية مع نظيره التونسى على الطرابلسى إتفاقاً لفتح نقاط عبور مشتركة لتسهيل تنقل المسافرين ونقل البضائع بين البلدين مع توفير كافة الإمكانات المالية والبشرية لسرعة إنهاء المعاملات الجمركية وسيتم فتح أول نقطة عبور مشتركة فى ضاحية أم الطبول الحدودية قبل نهاية العام الجارى، وقد نص الإتفاق على أهمية وضرورة تبادل الخبرات بين البلدين فى المجال الجمركى، والتنسيق المشترك فى مكافحة الظواهر التى تضر بإقتصاد الدولتين .

تجديد السد العالى

يقوم وفد من خبراء السدود الروس بتجديد وتثبيت ١٢ مولداً جديداً بالتعاون مع شركة سيمنس الألمانية فى كيان السد العالى بعد مضى ٤٠ عام على بنائه ، ويقدر الخبراء الروس حجم جسم السد - الذى إستغرق إنشاؤه ٦ سنوات - بما يعادل ١٧ هرم خوفو ، ويبلغ سمك أساس السد ألف متر وطوله ٤٦٠٠ متر وإرتفاعه ١١١ متراً، وقد جنب السد العالى مصر الفيضانات والجفاف ومقاومة التصحر، كما أنه كان له الفضل فى زيادة الرقعة الزراعية بمقدار مرة ونصف، وبالنسبة للطاقة الكهربائية لمصر فقد قدم السد ٢٥ ٪ من إجمالى الطاقة المطلوبة

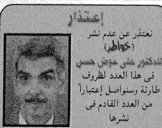
كابل بحرى بطول ١٢٠ ألف كيلو متر

تسهم ١٦ شركة عالمية فى مشروع إنشاء الكابل البحرى الذى سيربط بين جنوب شرق أسيا والشرق الأوسط وأوروبا ، ويبدأ هذا الكابل التى تبلغ مسافته أكثر من ١٢٠ألف متر من سنغافورة إلى فرنسا ، وتصل تكلفته إلى نصف مليار دولار ، ويستخدم هذا الكابل فى الإتصالات ونقل البيانات والمعلومات بسرعة هائلة عبر شبكة الإنترنت وقنوات التليفزيون، ويدخل هذا الكابل حيز الخدمة بنهاية العام القادم .

إنشاء مناطق مؤهلة فى مصر

يجرى إتخاذ الخطوات النهائية للبدء فى تنفيذ إتفاقية إنشاء المناطق المؤهلة فى مصر والمسماه QIZ ، وذلك بعد توقيع مصر والولايات المتحدة الأمريكية على هذه الإتفاقية التى تسمح بدخول الصادرات المصرية إلى الولايات المتحدة بدون رسوم جمركية مع بدء تطبيق إتفاقية منظمة التجارة العالمية . وقد رشحت مصر ٦ مناطق صناعية مؤهلة إلا أن الولايات إقتصرت بدء تطبيق الإتفاقية فى مدينتى العاشر من رمضان وبورسعيد.

إعتذار



نعتذر عن عدم نشر (خواطر) للدكتور على عوض حسن فى هذا العدد لظروف طارئة وسنواصل إعتباراً من العدد القادم فى نشرها

سيناء الأرض المباركة .. شمالها جمال وكفاح ومزار للسياح

تقديم: وسام غنيم

- الطابع الطبوغرافى لسيناء .
- الزراعة وجهود أهالى المدينة.
- النباتات الطبية والعطرية ومعجزة نبات الخرشمان بشمال سيناء.
- صخرة اليهود ومعبد يميت بالشيخ زويد.
- بوابة صلاح الدين والأمل المنتظر
- تصدير الصيادين للقناديل إلى الصين.
- محميتى الأحراش والزرانيق.
- رفح المصرية والحدود المصرية الفلسطينية.

★ الطابع الطبوغرافى لشمال سيناء

ساعدتنى الظروف فى القيام برحلة إلى العريش عاصمة شمال سيناء وبعد ذلك قمت بجوله إلى العديد من مدن شمال سيناء ولكن قبل وصفها إن أعطى لسيادتكم نبذه عن مارأيته من طابعها الطبوغرافى تمتاز بشواطئ ساحلية فريدة فى جمالها من بالوظة غرباً حتى رفح شرقاً والوديان التى توجد بها مثل وادى العقبة والفيحى والرواق والبربوك والسجيمى وقد إستشعرت عظمة الخالق عندما رأيت سلاسل جبال المغارة والحلال ويلق والذى يصل إرتفاعهما ٧٧٦ متر – ٨٨١ متر – ١٠٤٩ متر فوق سطح البحر وقد وضعت هذه الجبال على طول خط ممتد من بيرلحفن جنوب العريش إلى المغارة الذى يتفرع منه فرعين من الجبال على شكل مثلث وتتخلل هذه الجبال وديان تزداد بها كثافة الغطاء الأخضر.

تصدير قناديل البحر إلى الصين

وأثناء التجول لفت إنتباهى على الساحل منظر الصيادين أثناء الصيد بأنواع معينة من الشباك مع ظهور أشياء غريبة داخل الشباك عندما إستخرجوها من الماء سألت عن ذلك فعلمت أن العريش تقوم بمشروع جديد من نوعه فى مصر وهو تصدير قناديل البحر إلى شركة صينيه كبرى تقوم بتصنيع طبق غذائى صينى يدعى Geli Fish (چيلى فيش) وقد إبتدأ هذا المشروع من سنتين تقريباً وذلك بعد أن زاد كمية القناديل بساحل شمال سيناء وإرسال الصين رسالة إلى جمعية إدارة البيئة بالعريش بصديره لها تم ترجمة الرسالة وإرسالها إلى المحافظ وتولى الأمر بعد ذلك جمعية صيادى الأسماك بهذا النوع من النشاط حيث يزداد صيد القناديل فى شهر (٦، ٧، ٨) وقد تم تصدير العام الماضى حوالى ٨٠ طن من القناديل بسعر يتراوح من ٥٠٠ إلى ٦٠٠ جنيه للطن ويعتبر هذا النشاط دخل ممتاز لمدينة العريش ، رغم التخلص من أذى القناديل تم الإستفادة منها يبقى سؤال هل يحدث خلل فى التوازن البيئى عندما تتعرض القناديل للإنقراض بسبب التصدير؟.

النباتات الطبية والعطرية ومعجزة (الخرشمان)

سيناء من أهم المناطق النباتية فى مصر لما تحوية من نباتات عديدة تبلغ قرابة ١٠٠٠ نوع وقد أدى تفاوت نسب الأمطار إلى تقييم أنواع النباتات طبقاً لكل منطقة وملامحها الطقسية:-

١- مناطق النباتات الصحراوية – تسود منها نباتات الرتم – العادر – السبط.

٢- مناطق جافه – تنتشر بها العجرم – السله والحاد والجهده والعرعر ٣- مناطق شبه جافة – تسود فيها اللصف – الشيح – القيصوم – الحرمل – الزعتر.

وقد أشار إلينا أحد المختصين بأنه يوجد بعض الأنواع النباتية نبات ذات قيمة غذائية والبعض يصلح للرعى وهناك نباتات ذات الصفات الدوائية والبعض الأخر يحتوى على مواد كيماوية تصلح للصباغة أو لدباغة الجلود ومنها ما يستعمل فى صناعة الأثاث أو يدخل ضمن مواد البناء أو يستعمل كوقود ، وقد رأيت شيئاً عجيب أثناء تجولى حول النباتات الطبية نمو نبات يدعى" نبات الخرشمان " فى الصخور البازلتيه حيث يفرز هذا النبات مواد تفتت الصخر النازى البازلتى ويتغذى على الرطوبة الجوية ونواتج تفتيت الصخر وهذا النبات يظهر على هيئة بقع زرقاء اللون تعيش على قمة الصخر وربما يأتى يوماً ويصبح هذا النبات علاج لتفتيت حصوات الكلى بإذن الله.

– ومن المعجزات اللافته للنظر عند زيارتى لمنطقة بئر العبد قد رأيت أنواع غريبة من النباتات النامية فى المستنقعات المائية.



الزراعة بشمال سيناء

بعد إنتهاء جولة النباتات إنتقلت إلى زيارة مزارع النخيل والزيتون والخوخ والكانتلوب وهناك رأيت كفاح مصرى عظيم فى إستخدام الأهالى جهودهم الذاتية بأقل الإمكانيات فى تسطيح الجبال الرملية إلى أرض مستوية لزراعتها وبالفعل نجح أهالى شمال سيناء فى زراعة ٢٢٠ ألف فدان من ٣٠٠ ألف فدان قابلة للزراعة وكل ذلك عن طريق نظام التنقيط بالمياه الجوفية وهنا يظهر إرادة الشعب المصرى

محميتى الأحراش والزرانيق

وإستمرت الرحلة حتى محمية الزرانيق وهى قرب العريش وقد أبدت مؤسسة هانس سايدل الألمانية إستعدادها للتعاون مع مصر فى إقامة مشروع هناك لإجتذاب الطيور المهاجرة بواسطة إنشاء محمية مصغره تضم أكشاكاً خشبية على الشاطئ مزودة بأجهزة مراقبة بصرية مكبرة لمشاهدة الطيور المهاجرة عن قرب.

ثم تحركنا إلى محمية الأحراش عبارة عن جبال رملية ملساء تنتشر بها كتلات من الغطاء الأخضر التى تساعد فى الحفاظ على المحمية من عوامل الطقس والرياح التى قد تعرضها للهلاك، وقد تسلقنا هذا الجبل الرملى حتى وقعت أعيننا على الدولة المقدسة المحتله فلسطين وقد وصف لنا أحد البدو عن المأساه التى يتعرض لها أهالى فلسطين من ضرب الرصاص طوال الليل والنهار ومن هنا دفعنا الحماس للتوجه إلى الحدود للرؤية عن قرب.

صخرة اليهود ومعبد يميت بالشيخ زويد

وأثناء توجهنا إلى الحدود قد ساعدتنا الظروف بأن نمر على صخرة اليهود وهى قريبة من شاطئ الشيخ زويد وقد حزنت عندما وجدت صخرة يمجد عليها أسماء جنود إسرائلين باللغة العبرية ومحفور الأسماء بالليزر وتعتبر مزاراً سياحياً لهم فلماذا لا تزال حتى الأن منذ خروجهم من مصر .

وواصلنا الطريق لنرى بصمة أخرى لليهود وهو معبد يميت ومعنى الإسم هو "عروس البحر" باللغة العبرية وقد تجولت حول المعبد وقد تسائلت عن سبب ترك هذا المعبد حتى الأن وقد أشار إلى أحد سكان المنطقة أنهم طالبوا كثيراً بإزالة هذا المعبد الذى دفعت ثمنه مصر للإسرائليين لتركه عند رحيلهم من مصر ولم تستغله مصر حتى الآن ، بالطبع شئ محير.

رفح المصرية والحدود المصرية الفلسطينية

ومن هنا كانت بداية نهاية الرحلة حيث وصلنا إلى آخر الحدود المصرية وهى مدينة رفح المقسمة إلى رفح المصرية ورفح الفلسطينية وقد قمت بالتحدث إلى سكان رفح وحماسهم للقضية الفلسطينية وقد وجدت كمية كبيره من الحماس والإيمان بالله قد أعطانى بكل معانيه وعندما إقتربت من الحدود رأيت منظر أحزننى وهو إرتداء الجنود " حراس الحدود" واقى رصاص ولكن بدون واقى وعليكم أن تتخيلوا مدى الإهمال والإستهانة بالأرواح ومن هناك رأيت البرج الإسرائيلى الذى إنهال بضرب الرصاص وكأنه يهددنا بالإبتعاد فوراً ولكن كان الإحساس بالسلام يسير بين دمى بأنى فى الأراضى المصرية حتى ولو على آخر متر على أرضنا فالسلام نعمة من عند الله.

بوابة صلاح الدين والأمل المنتظر

والأن إنتهت الرحلة عند وصولنا إلى بوابة الحدود التى خرج منها البطل الشجاع **صلاح الدين الأيوبى** ليعبر الحدود ويدخل فلسطين ليحرر المسجد الأقصى وإستشعرت هناك بعظمة المكان وتمنيت أن يرجع زمن **صلاح الدين** ليحرر أرض القدس فهذا أملنا المنتظر وإنتهت الرحلة ورحلت من المكان وأنا كلى أمل أن تزال الحدود وتصبح كل الدول الإسلامية دون إحتلال وأن تصبح فلسطين فى جمال سيناء الحبيبة فى أقرب وقت بإذن الله.

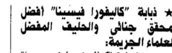
الذباب صاحب أعظم إنجازات علمية

تقديم: ولاء حمزة

ذبابة دوليكو بوديداى المؤشر الصحى للبيئة

- ذبابة "كاليفورا فيسينا" أفضل محقق جنائى والحليف المفضل لعلماء الجريمة.
- ذبابة "دوليكو بوديداى" المؤشر الصحى للبيئة.
- إستحقاق ذبابة "دروسوفيلا ميلانوجاستير" للقب عالمة وراثية.
- إبتكار الأمريكيون للذبابة الجاسوسة.

هل فكرت عزيزى القارئ يوماً ما إذا كان الذباب له فائدة أم لا ؟... فمن المعروف انه دائماً مزعج وغير مرغوب فيه. فهو قادر على نقل الأمراض ومع ذلك فقد تم الإكتشاف مؤخراً فى أنه يسهم أيضاً فى الإنجازات العلمية ولذلك وجب علينا التفكير جيداً بفوائده قبل الإقدام على قتله.



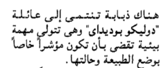
★ ذبابة "كاليفورا فيسينا" أفضل محقق جنائى والحليف المفضل لعلماء الجريمة:

تعتبر ذبابة "كاليفورا فيسينا" الحليف المفضل لعلماء الجريمة ففى خلال أى تحقيق فى جريمة ما من الأساسى جداً أن يعرف المحققون طريقة وتاريخ موت الضحية .. من أجل تحديد هذين العنصرين يتم تفحص الجثة بالمجهر بحثاً عن حشرات تعرف بأكلة الجيف.

فبعد مرور ٤٨ ساعة على موت الضحية تصل ذبابة "كاليفورا" إلى الجثة لتضع بيضها ومن خلال تقدير عُمر هذه البويضات يستطيع المحققون تحديد تاريخ الموت .. فإن وجدت يرقانات بطول ١٧ ملليمتراً فهذا يشير إلى أن البيض وضع منذ ٤ أو ٥ أيام وفقاً لحالة الطقس مما يعنى أن الضحية ماتت منذ ٦ أو ٧ أيام.

كذلك تلعب مواقع الإلتهابات والإصابات دوراً مهماً جداً ومن عادة هذه الذبابة أن تضع بيضها فى ثقوب الجسم مثل الأذن، الأنف، العين . وفى حال تواجد اليرقانات فى أماكن أخرى فى الجسم فهذا يدل على أن الميت تعرض لتعذيب أو تشوهات.

★ ذبابة "دوليكو بوديداى" المؤشر الصحى للبيئة:



هناك ذبابة تنتمى إلى عائلة "دوليكو بوديداى" وهى تتولى مهمة بيئية تقضى بأن تكون مؤشراً خاصاً بوضع الطبيعة وحالتها.

فعائلة الذباب هذه تضم نوعاً يحتاج حتى يعيش وينمو ويتناسل إلى ٣ أوساط بيئية مختلفة:

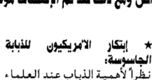
وسط لوضع البيض وآخر للصيد ونيل الطعام والثالث للتناسل .. وهى تتكاثر وتجتمع فى مساكن خاصة ذات عوامل بيئية صارمة وأى تعديل أو تغيير فى أحد هذه الأوساط بسبب التلوث يؤدى إلى القضاء على دورة حياة هذه الذبابة من خلال هروبها من موطنها ومن خلال مراقبتها يمكن تقييم حالة الوسط الطبيعى أكان صحياً أو مضطرباً أو ملوثاً.

وهناك ذباب آخر مثل "الدروسوفيل" يستخدم لقياس درجة التلوث الناتج عن المبيدات.

★ إستحقاق ذبابة "دروسوفيلا ميلانوجاستير" للقب عالمة وراثية:

تستحق الذبابة "دروسوفيلا ميلانوجا ستير" لقب عالمة وراثية نظراً لسرعة تناسلها ... ففى أقل من ١٥ يوماً تختم ذبابة "الدروسوفيل" دورة حياتها وتولد عشرات من الذباب حيث أن شهرة هذه الذبابة ونجاحها يعود إلى چيناتها إذ لديها ٤ كروموزومات فقط تحمل ١٣٦٠٠ چينة وراثية لها نظيرات عند الإنسان.

وتتميز هذه الذبابة بأجنحتها المقطعة إلى جزءين وقصيرة الطول إضافة إلى أعين لها على الأرجل أو الأجنحة أو الهوائيات وتعرف أيضاً بإسم ذبابة الهمجة التى تشكل أفضل حقل تجارب لعلماء الوراثة.



★ إبتكار الأمريكيون للذبابة الجاسوسة:

نظراً لأهمية الذباب عند العلماء إستوحى الأمريكيون فكرة تطوير ذبابة آلية مهمتها المراقبة والتجسس.

هذا الروبوت الصغير الذى يشبه الذبابة أصبح قيد التشغيل بحلول عام ٢٠٠٤م وقد بدأ العالم مايكل ديكنسون وهو عالم أحياء أمريكى العمل على تطويره منذ عام ١٩٩٨م وبعد عدة محاولات توصل إلى الشكل النهائى للروبوت حيث بلغ طوله أو إرتفاعه ٢٥مم فقط.. وهو مصنوع من الفولاذ المقاوم للصدأ ... ويتم فيه تشغيل الجناحين بواسطة محرك صغير يعمل على الكهرباء الضغطية بواسطة ألواح شمسية.

الذبابة الجاسوسة التى صنعها الأمريكيون

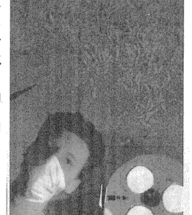
أما تكلفة إنتاج هذه الذبابة الآلية فقد بلغت ١,٥ مليون يورو ... ولم تحدد بعد بشكل نهائى مهمات هذه الذبابة فبالإضافة إلى عملية تجسسها على المدن فإن المهندسين يفكرون فى إستخدامها للمراقبة والتحقيق فى سرقة الأبحاث العلمية..

ومن المنتظر أن يتم إستخدامها من قبل أصحاب الشركات الكبرى لمراقبة الأعمال التجارية والحسابية وغيرها ... وأيضاً فى مختلف المجالات والميادين لقدرتها وإمكانياتها الفائقة فى التجسس والمراقبة..

ومما سبق يتضح لنا أن الذباب صاحب أعظم إنجازات علمية والله على كل شئ قدير...

قال تعالى سبحانك لا علم لنا إلا ما علمتنا إنك أنت العليم الحكيم

صدق الله العظيم



من التراث

أجمل النساء وأسوأ النساء

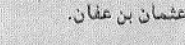
لايكمل حسن المرأة حتى يعظم ثديها فتدفئ الضجيع وتروى الرضيع . أحسن النساء ملساء القدمين ناعمة الكعبين ممكورة الساقين ضخماء الركبتين ملفوفة الفخذين ضخمة الذراعين فارعة الكفين ناهدة الثديين حمراء الخدين كحلاء العينين سوداء الحاجبين دافئة الشفتين وضاءة الجبين غيداء العنق محلولكة الشعر ضاحكة الثغر.

وأسوأ النساء النحيفة الجسم القليلة اللحم المحياض الممراض المصفرة الميشومة العسرة المبشومة المتسلطة البطرة النفرة ذات اللسان الحرباء أنف فى السماء وإست فى الماء عرقوبها حديد منتفخة الوريد كلامها وعيد وصوتها شديد تأكل لماً وتوسع ذماً ضيقة الباع مهتوكة القناع صبيها مهزول وبيتها مزبول تبكى وهى ظالمة وتشهد وهى غائبة.

(ع)

أوائل :

- أول من جدد بناء الكعبة بعد سيدنا إبراهيم عليه السلام هو قُصي بن كلاب.
- أول من كسا الكعبة بالقماش هو الملك اليمنى تبع ملك حمير.
- أول من صلى بمكة جماعة بعد فتحها هو جبير بن عجلان الثقفي بأمر الرسول صلى الله عليه وسلم.
- أول من بنى مسجداً حول الكعبة هو عمر بن الخطاب ثم أكمله بعده سيدنا عثمان بن عفان.



عزيزى المدخن ... إنتبه لصحتك !!

لقد أثبتت دراسة علمية حديثة أن الإنسان يفقد ٥ دقائق من عمره مع كل سيجارة يدخنها ولذلك إنتبه لصحتك ولعمرك عزيزى المدخن.

همسات

- العمل الصالح يخلد ذكرى صاحبه.
- من تدخل فيما لا يعنيه نال مالا يرضيه.
- الجمال فى حلاوة الطباع.
- من حمل مالا يطيق عجز.
- لا تمنع حق الغير فيمنعوك حقك.

هندى يتزوج ٩٠ إمرأة !!!

يسعى عجوز هندى فى الثمانين من عمره للزواج من ثمانى زوجات دفعة واحدة ذكرت الوكالة الهندية الأسيوية أن الرجل تزوج حتى الآن ٩٠ إمرأة .. بعد أن قطع على نفسه عهداً بأن يتزوج مائة إمرأة عندما تركته زوجته الأولى معتبراً ذلك مسألة كرامة

الروبوت جراحا !!!

نجح روبوت صينى للمرة الأولى فى إجراء جراحة لاستئصال المرارة من جسد مريضة إستغرقت ٤٠ دقيقة فى مستشفى بجنوب الصين.
تم تصنيع الروبوت الذى أطلق عليه إسم "تشو - سى" بتكنولوجيا صينية خالصة فلديه عدة أذرع كما يستطيع التمييز بين الأصوات حتى لا يأخذ تعليماته إلا من الجراح نفسه.

بسبب النوم ... النساء أطول عمراً ..!!!

دراسة نشرتها مجلة "علوم الدماغ والسلوك والمناعة" الأمريكية قدمت تبريراً لسر طول عمر النساء ، مقارنة بالرجال على مستوى العالم وأرجعت ذلك إلى حصول المرأة على قسط وافر من النوم العميق الذى يساعد على إفراز الهرمونات الطبيعية المضادة لتطور الأمراض بالجسم.
الجدير بالذكر أن إحصائية مصرية حديثة صادرة عن الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء ، قد أشارت إلى أن متوسط السن لوفيات النساء ٩ ، ٧١ سنة مقابل ٥ ، ٦٧ سنة للرجال.



منوعات إنترناشيونال

قلة الطعام تزيد الذكاء !!!

كشفت دراسة أمريكية حديثة أن قلة الطعام تزيد من ذكاء الفرد وتجعله أكثر تركيزاً وإستيعاباً.
وقال الباحثون أن الأغذية المنخفضة أو المحدودة السعرات هى الطريقة الوحيدة التى تطيل حياة الأصحاء وتحميهم من الأمراض العصبية والدماغية مثل الزهايمر والباركنسون وذلك لأنها تزيد من مستويات البروتين المعروف بإسم "سايتوكروم سى" والذى يمثل جزءاً من عملية التنظيف الطبيعية التى تخلص الجسم من الخلايا التالفة والمصابة.

يوم الضحك

إحتفلت الهند باليوم العالمى للضحك بعد أن أسست الجمعية الطبية الهندية نادى الضحك العالمى عام ١٩٩٥م وترى الجمعية أن الضحك هو الوسيلة التى تبقى على حياة الإنسان مليئة بالصحة والحيوية حيث يقوى جهاز المناعة كما يساعد فى التخلص من ضغط الدم المرتفع والشعور بالإكتئاب والوحدة.

هل تصدق أن فى ألمانيا السيارة أفضل من الزوجة؟!!!

لقد أظهر إستطلاع للرأى أن معظم الرجال الألمان يفضلون قضاء عطلة نهاية الأسبوع فى سيارة فاخرة عن قضائها مع إمرأة جذابة وإن كانت الزوجة.

هل تعلم؟

- أن أول دولة أطلقت قمراً صناعياً يدور حول الأرض هى الإتحاد السوفيتى.
- وأن مكتشف أمريكا هو كريستوفر كولومبس.
- وأن أصغر مضيق فى العالم هو مضيق البوسفور.

أصداء من عالم الطب

١- أمراض اللثة تحدث من سوء المحافظة على نظافة الفم والأسنان ومن الغريب أن تسوس الأسنان يبدأ من عمر سنة عند الطفل.
٢- تؤدى زيادة السمنة إلى التعرض للإصابة بمرض السرطان وذلك نتيجة زيادة إنتاج هرمون الإسترون وهو أحد الهرمونات الأنثوية المعروفة بإسم الإستروجين والمسبب للإصابة بسرطان الرحم لدى السيدات السمان .
٣- تؤدى زيادة الملح فى الطعام إلى إرتفاع ضغط الدم نتيجة زيادة الصوديوم فى الدم بسبب زيادة حجم الماء فى الأوعية الدموية وهذا يؤدى بدوره إلى إرتفاع ضغط الدم.
٤- زيادة الألياف فى الطعام تقى من العديد من إضطرابات المعدة والأمعاء كذلك تعمل على إمتصاص الكوليسترول من الأمعاء.
٥- أكثر المصابين بتليف الكبد من المتعاطين للخمور حيث يعمل الخمر على عجز الكبد عن تصنيع المركبات الهامة لعملية تجلط الدم فيتسبب فى نزيف يؤدى للموت .
٦- هناك علاقة قوية بين قرحة المعدة والضغوط النفسية حيث تنشيط الأعصاب اللاإرادية وتؤدى إلى إثارة الخلايا المبطنة للمعدة لإفراز حامض الهيدروكلوريك الذى

دنيا المرأة

نصائح ذهبية.

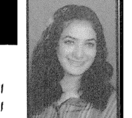
إرشادات يجب أن تتبعيها مع أفراد عائلتك

١- إبعدى الدهنيات عن غذائك قدر المستطاع عن طريق تخفيف المقالى والسمنة وأن تستعملى اللحوم الخالية من الدهون
٢- حاولى أن لا تخزنى المغريات من شوكولا ، بسكويت وحاولى توفير الفاكهة المجففة وإستخدام الحليب الخالى من الدسم فى صناعة الحلويات.
٣- خففى من الوقت الذى تمضية دون حركة أنت وعائلتك كالجلوس أمام شاشة التليفزيون أكثر من ساعتين على التوالى
٤- إحرصى على تناول ثلاث وجبات فى اليوم حتى لا تتعرضى لأمراض سوء التغذية
٥- تناولوا الكثير من الخضر والفاكهة الطازجة لأنها غنية بالفيتامينات والأملاح المعدنية كما تؤمن الجسم كمية كبيرة من الألياف الغذائية
٦- حاولى أن تكثرى من إستهلاك البرغل والبقوليات كالعدس والحمص لغناها بالألياف التى تزيد من الإحساس بالشبع

إحذرى من المعتقدات الخاطئة

* عصير الليمون الهندى يذيب الشحم فى الجسم
خطأ جداً هذا الإعتقاد بل الرياضة متوافقة مع نظام غذائى هو الذى يزيل الشحوم من الجسم .
* الخبز الأسمر يحتوى على سعرات حرارية أقل من الخبز الأبيض
خطأ هذا الإعتقاد بل أن الخبز الأسمر غنى بالألياف المفيدة لعملية الهضم ولمكافحة الإسهال ، يمكن أن يعطى إحساساً بالشبع أكثر من الخبز الأبيض.
* الخبز المحمص أو التوست يحتوى على سعرات حرارية أقل من الخبز العادى.
خطأ هذا الإعتقاد بل أن الخبز المحمص فقد الماء فقط لكن مكوناته هى نفسها مكونات الخبز العادى
* الإكثار من شرب الماء يساهم فى الخسارة من الوزن
خطأ هذا الإعتقاد بل أن شرب الماء ضرورى لتأمين وظائف شتى فى جسم الإنسان لكنه لا يساهم خسارة الوزن الزائد.
* إن النشويات فى الخبز والأرز والحبوب تزيد من الوزن على عكس البروتينات فى اللحوم والدجاج والبيض
خطأ هذا الإعتقاد بل أن النشويات والبروتينات تتساوى من ناحية نسبة السعرات الحرارية ، كل جرام من النشويات أو البروتينات يعطى (٤) سعرات حرارية بينما تحتوى اللحو[م] بالإضافة إلى البروتينات على نسبة م[ن] فلحم الغنم على سبيل المثال يحتو[ى] حرارية أكثر من الخبز.





وفـد إمـارة الشـارقـة
فى مهمة سياحية

الزمان: الثلاثاء ٨ يونيو ٢٠٠٤
المكان: أضخم وأفخم قاعات المؤتمرات بالإسكندرية
الحدث: ورشة عمل ومؤتمر صحفي للجولة الترويجية السياحية لإمارة الشارقة التى تقيمها هيئة الإنماء التجارى والسياحى التابعة لحكومة الشارقة بالتعاون مع الشركة العربية للطيران.

تغطية وإعداد ميادة محمود

تظاهرة ثقافية سياحية ضمت جمع غفير من رجال الأعمال والبنوك والصحافة وشركات النقل وكبرى شركات السياحة تتويجاً لزيارة وفد إمارة الشارقة السياحى الذى يترأسه سعادة محمد على النومان مدير هيئة الإنماء التجارى والسياحى بالشارقة، وتحت رعاية سمو الشيخ طارق بن فيصل القاسمى رئيس مجلس إدارة الهيئة.

* وقد شرف الحفل بالحضور كل من اللواء قطب قطب شامية رئيس مطار النزهة بمصر.

وعايدة العوضى وكيل وزارة السياحة

فى البداية تقدم السيد محمد النومان بالشكر لجميع الضيوف المشاركين ثم قدم عرض سريع لأهم الملامح الحضارية والثقافية والسياحية لإمارة الشارقة، والمشروعات المختلفة المقامة بها ، والجهود الضخمة المبذولة من الحكومة والهيئة والهيئات الأخرى للنهوض بالإمارة من كافة النواحى.

كما عرض سبل التنسيق المشترك لتنمية القطاع السياحى.

وبعد ذلك إنتقلت الكلمة إلى السيد "جاسم الكوهجى" المدير العام الإقليمى لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بشركة العربية للطيران المملوكة لإمارة الشارقة. فقدم نبذة عن الشركة وخدماتها وأساليبها المتطورة فى نقل الركاب، ثم قدم عدداً من العروض الترويجية المتميزة التى تهدف إلى تشجيع حركة السياحة خلال الصيف وفتح الباب أمام مزيد من الزوار للتعرف على إمارة الشارقة.

* تبعه السيد " خالد الشاعر " فى إستكمال باقى العرض عن إمكانات الشركة من حيث نوع الطائرات وحمولتها عدد الرحلات ووسائل الراحة والأمان التى تقدمها لعملائها.

* كما تحدث السيد (حسام طلعت) مدير شركة ساتا للسياحة بالشارقة مشيراً إلى الأنشطة السياحية بالشركة.

وبعد ذلك فتح باب المناقشة وتم طرح العديد من الأسئلة التى دارت حول عمل برامج تبادل سياحى بين الجانبين المصرى والإماراتى وإيجاد آليات وضوابط لهذه البرامج، وحول التسهيلات والعروض والإمتيازات التى يقدمها طيران العربية. وقدم ممثلى الوفد إجابات وافية واضحة وصريحة.

وإختتم المؤتمر بالترحيب بجميع الشركات السياحية الراغبة فى الإستفادة من العروض كمساهمة فى الترويج عن إمارة الشارقة ودعم السياحة بها.



أ.عايدة العوضى
وكيل وزارة السياحة

* وفى النهاية قدم درع تقديرى للسيد إيهاب فاروق وكيل وزارة السياحة سلمه له السيد محمد النومان تقديراً لتشريفه هذا المؤتمر.

الأستاذ محمد النومان يسلم درع الشركة إلى اللواء بحرى/ إيهاب فاروق وكيل أول وزارة السياحة بالإسكندرية

لواء قطب شامية
رئيس مطار النزهة

** وكان لإنترناشيونال هذا اللقاء مع سعادة محمد على النومان مدير هيئة الإنماء التجارى والسياحى بالشارقة ، ورئيس وفد الإمارة فى الجولة الترويجية.

...............؟

فى البداية أود أن أعرفكم بإمارة الشارقة سياحياً وتراثياً وثقافياً ..

الشارقة هى "عاصمة الثقافة للعالم العربى " كما أطلقت عليها اليونسكو عام ١٩٩٨ .

يقام بها معرض للكتاب ، ومعرض بينالى للفنون، وأيام مسرحية . ويوجد بالمدينة ٢٤ متحفاً متنوعاً يعتمد على أحدث التقنيات كما تشهد الإمارة العديد من المهرجانات التسويقية مثل مهرجان رمضان الشارقة، وعروض ربيع وصيف الشارقة.

تطل الإمارة على خليج عُمان والخليج العربى ، وهذا الموقع الفريد يتيح لها إستقطاب أحداث عالمية مثل بطولة العالم لسباقات الزوارق السريعة (الفورمولا١) وتوفر الشارقة بجوها الساحر رحلات سفارى صحراوية وجبلية ورياضات بحرية متميزة

...............؟

الهيئة هى ذراع الحكومة فى الترويج السياحى والتواصل مع الشركات السياحية، ولذلك نظمت الهيئة هذه الجولة لفتح أسواق للسياحة الإقليمية وتوطيد التعاون السياحى العربى.

وقد قمنا بجولة العام الماضى فى دول الخليج وكانت ناجحة جداً وأثرت فى معدلات السياحة، فبمقارنة الإحصائيات لصيفى ٢٠٠٢، ٢٠٠٣ نلاحظ زيادة قدرها ٢٠٪ من السياحة الخليجية، حتى أنه تم الإتفاق على أن تكون هذه الجولة نشاط سنوى ثابت.

...............؟

نحن سعداء جداً بالحضور والتجاوب الذى فاق التوقعات فمصر هى بلد السياحة ومنبع الحضارة ، لذلك نأمل بأن تكلل الجولة بالتعاون مع المسئولين لتدعيم السياحة المتبادلة بين البلدين، وتوسيع الدائرة لتصبح سياحة بينية بين الدول العربية.

وكان لنا هذا اللقاء مع السيد " جاسم الكوهجى" المدير العام الإقليمى لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بشركة العربية للطيران.

...............؟

- العربية للطيران ناقل وطنى مملوك لحكومة الشارقة بالإمارات العربية المتحدة وهى أول خطوط طيران منخفضة التكاليف فى الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. ولكن كونه طيران ذو تكلفة أقل لايعنى إطلاقاً أنه قليل الكفاءة فنحن نعمل وفق مبدأ السعر الأقل والكفاءة الأعلى.

تأسست العربية للطيران فى فبرا[ير] ٢٠٠٣ كخطو[ة] تجارية وفـ[ى] أكتوبر ٠٣ كانت أولـ[ى] رحلاتها إنطلا[قاً] بداية إلى وجهات رئيسـ[ية] والآن تصل إ[لى] ١٤ وجهة ونقلت مايزيد عن ١٨٠.٠٠ مسافر فى رحلات يومية منتظمة ونأمل فى توسيع دائرة رحلاتنا

...............؟

تعتمد الرحلات على أسطول حديث من طائرات إيرباص A320 بخدمات متميزة تتبع أعلى مقاييس الجودة والأمان بصيانة دورية شاملة وتأمين للركاب وبذلك نقدم خدماتنا بأعلى مستوى من الرفاهية والمتعة والترفيه.

الاستاذ حسام طلعت والاستاذ عبد اللطيف بشارة

...............؟

شاركنا هيئة الإنماء التجارى والسياحى فى ورشة العمل المتبادلة هذه وقمنا بجولة تعاون مشتركة للإعلان عن تجربة تسوق "صيف الشارقة ٢٠٠٤" بدأت الجولة من الخليج ثم مصر وبعدها نطير إلى لبنان وسوريا ثم السودان.

وتعاقدنا مع كبرى الفنادق بالإمارة وقدمنا عروض متنوعة بخدمات متميزة وأسعار منخفضة ، ومن جانبنا نقدم أيضاً تذاكر بأسعار خاصة .

وفى النهاية تقدم الوفد بجزيل الشكر للسيد "عبد اللطيف بشارة" مدير عام فرع الإسكندرية بشركة "بلوسكاى للسياحة Blue Sky Travel" لما قدمه من تنظيم وإشراف على هذا المؤتمر.

والشركة هى الوكيل المعتمد لطيران العربية فى جمهورية مصر ومن أقدم وأقوى شركات السياحة فى مصر وتساهم الشركة فى الترويج لبرامج طيران العربية وتعريف رجال الأعمال وشركات السياحة بخدمات شركة العربية كما تنظم وفود سياحية بأسعار مناسبة فى رحلات يومية مما يساعد على إنعاش حركة السياحة بالإمارة وبمصر أيضاً بما يظهر الوجه الحضارى للبلدين.



السيد / جمال فؤاد

الأستاذ جاسم الكوهجى والأستاذ خالد الشاعر

OFFICE DAY

By Windy Stormy

"You should check your e-mails more often. I fired you over three weeks ago."

"Our employees are our greatest asset. I say we sell them."

NO, YOU CAN'T TALK TO MY BOSS. HE'S ON ANOTHER LINE.

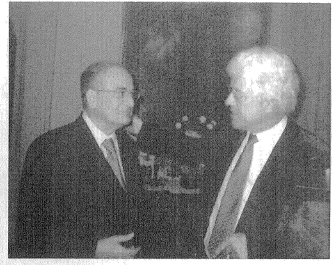


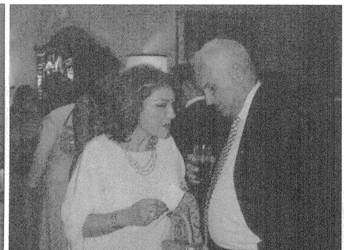


The National Day of Italy at Italian Embassy In Cairo













مجتمع إنترناشيونال

ألف مبروك

فى حضور قيادات النقل البحرى والقوات البحرية وشرف الحفل الفريق بحرى أحمد صابر سليم، تم زفاف الربان / عمرو أحمد رياض الخبير البحرى والمعيدة/ غادة عبد الرحمن بكلية التجارة إنجليزى وذلك فى قاعة الهنا بالمحروسة

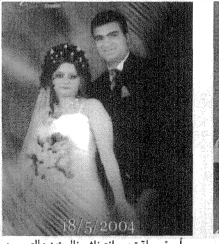






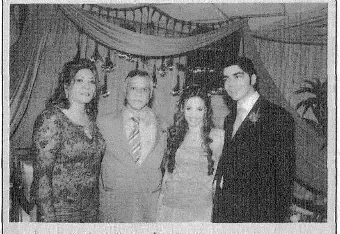


فى حفل بهيج بفندق البراديايز إن بالمعمورة تمت خطبة الأنسة مروة الطاروطى الموظفة بالأكاديمية بالنقل الدولى إلى المهندس تامر نجل السيد/ آمال الإمام الشافعى بمكتب رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى . ألف مبروك



أسرة مجلة تحرير إنترناشيونال تهنئ العروسين أحمد صقر و مى أحمد بالزفاف السعيد وألف مبروك

تم بحمد الله زفاف الأستاذ شريف حسن صالح على الأنسة هالة أحمد على وأسرة تحرير المجلة يهنئون العروسين.

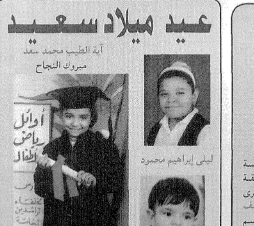


فى حفل عائلى بهيج تمت بحمد الله خطوبة الآنسة مى الشامى إلى المحاسب أحمد خيرى نجل كبير المهندسين خيرى الخولى .
وأسرة تحرير مجلة إنترناشيونال تهنئ العروسين وأسرتيهما بالخطوبة المباركة



عيد ميلاد سعيد

آية الطيب محمد سعد
مبروك النجاح



ليلى إبراهيم محمود

يوسف أشرف عبد الراضى

تهنئة قلبية



أسرة تحرير المجلة تهنئ الأنسة كوثر محمد محمود الشقة الغالية التى أولاها اللواء بحرى محمد أحمد إبراهيم يوسف بتوليها منصب رئيس قسم الترجمة بالهيئة العامة لميناء الإسكندرية